GUIDE COMPLET DU PEINTRE EN VOITURES PAR ARLOT

Arlot



GUIDE COMPLET

DU

PEINTRE EN VOITURES

Paris. — Typogr. PILLOY, boulevard Pigalle, 50.

GUIDE COMPLET

DU

PEINTRE EN VOITURES

PAR

ARLOT

Peintre en équipages

Ex-Maître peintre pendant onze années chez M. Eherler, carossier à Paris

ET ILLUSTRÉ

PAR A. GUILLON

Architecte en voitures.



PARIS

AU BUREAU DU MERCURE UNIVERSEL

1860 — 1861

Tout exemplaire non revêtu du cachet de l'administration du *Mercure universel* sera considéré comme étant contrefait.

ERRATA.

Pag.	Lig.	
9,	8,	lisez guider et poncer au lieu de poncer et guider.
25,	25,	— jantes au lieu de fentes.
26,	15,	— poussée à l'huile au lieu de passée.
27,	15,	— couche de noir de fumée au lieu de couche de teinte.
28,	10,	— les jantes des roues au lieu de joints.
28,	12,	— ternir au lieu de vernis.
31,	10,	— les portes et les encoignures au lieu des portes d'encoignures.
31,	11,	— du gris au lieu de grès.
32,	10,	— extraire au lieu d'observer.
33,	5,	— loucher au lieu de boucher.
40,	14,	— pierre au lieu de pièce.
52,	20,	— foncée au lieu de fumée.
52,	24,	— aucun corps au lieu de qu'un corps.
69,	8,	— un petit arrêtage, le chiffonner et revernir, au lieu de son petit arrêtage.
73,	7,	— graves au lieu de grasses.
74,	2,	— posé au lieu de passé.
74,	11,	— plus au lieu de moins.
77,	16,	— dessous an lieu de dessus.

INTRODUCTION



En écrivant ce petit opuscule, nous n'avons pas la prétention de faire une œuvre d'art ; c'est un livre pratique, un simple manuel à l'usage des peintres en voitures, que nous offrons à nos lecteurs. Ce n'est donc pas l'histoire de la peinture dans son acception générale que nous avons entreprise, mais bien une étude à la fois théorique et pratique d'une branche de cet art si multiple.

En effet, la peinture ne parcourt-elle pas cette immense distance qui commence au modeste badigeonneur, restaurant la couleur de nos maisons, et finit aux chefs-d'œuvre du peintre d'histoire ou du portraitiste?

Le peintre en voitures, nous ne craignons pas de le dire, occupe une place honorable au milieu de

cette pléiade d'hommes qui emploie et s'occupe de la couleur.

Evidemment, quel que soit son mérite, le peintre en équipages ne peut que gagner en descendant des hauteurs de la théorie pour s'appliquer à la pratique. Un Manuel raisonné lui devient donc indispensable. En effet, que de conditions à remplir, que de qualités à acquérir pour arriver au terme de cet art ? Si l'inspiration fait l'artiste, les connaissances font l'ouvrier habile ; et le mérite alors n'est plus que le résultat du travail et de l'étude... Car il ne suffit pas d'éxécuter, il faut exécuter dans les conditions de durabilité et de solidité voulues; de là la nécessité d'avoir les connaissances approfondies, non-seulement de l'emploi des matières, mais encore de leur propriété, avant et après l'application. Quels soins ne demandent pas le broyage et la préparation des couleurs ? sans parler de toutes les connaissances qui se rattachent à une industrie si variée....

La peinture en voitures, malgré sa spécialité, se divise encore en dix parties qui, toutes, tendant au même but, n'en sont pas moins essentiellement distinctes :

Nous les classons ainsi :

1° Le broyeur ;
2° L'apprêteur ;
3° Le ponceur ;

4° Le brosseur ;
5° Le polisseur ;
6° Le réchampisseur ;
7° Le vernisseur de train ;
8° Le raccordeur ;
9° Le faiseur de fonds ;
10° Le vernisseur de caisses.

Il est avéré que les ouvriers qui excellent dans chacune de ces spécialités, sont en petit nombre; que devons nous donc conclure de celui qui les réunirait toutes à un égal degré, et se sentirait seul la force d'éxécuter entièrement sur une voiture, un travail qui nécessite tant d'aptitudes diverses? évidemment, si cet homme n'était pas un artiste, il y ressemblerait beaucoup.



MANUEL
DU PEINTRE EN VOITURES

CHAPITRE PREMIER

DES CAISSES NEUVES

ART. 1er

Apprêt au corps gras.



C'EST en se procurant des matières de bonne qualité, telles que céruse et huile, qu'on obtient les bons apprêts.

Prenez de l'ocre jaune lavé et cependant très-sec; faites-en une pâte en la mélangeant avec deux tiers d'huile de lin et un tiers d'essence de thérébentine. Ce jaune étant fin n'a pas besoin d'être broyé. Ensuite mélangez-le dans un baquet avec un quart de blanc de céruse tout broyé. Il faudrait autant que possible, l'employer par petites barriques provenant de la maison Théodore Lefèvre, ou bien encore de Polmann. Il est d'abord plus économe et sans falsification.

Puis vous mélangerez vos substances avec de l'essence à mesure que vous remuerez les matières, afin d'éviter les grommelots. Quant au siccatif, j'engage expressément à ne l'introduire qu'au fur et à mesure qu'on emploiera les apprêts, attendu que le siccatif mélangé à l'avance graisse les teintes, tandis qu'il les dégraisse au moment de l'employer.

Ces apprêts, ainsi composés, sont de la première solidité. Toutefois, pour des travaux inférieurs, il est plausible de réduire le blanc à un vingtième ; il y a même des peintres qui s'abstiennent d'en mettre, d'autres enfin qui introduisent dans les apprêts de la ponce en poudre pour faciliter le ponçage. Je dois dire que j'ai fait l'essai de ce dernier procédé, et je n'engage personne à l'employer.

Art. 2.

Des apprêts dits teinte dure.

Ces sortes d'apprêts ne s'emploient que dans des cas d'urgence, attendu que leur préparation est très-coûteuse et que, d'un autre côté, quelle que soit leur apparence, ils n'ont pas la même solidité que l'autre.

On distingue trois sortes de teinte dure, mais nous ne nous occuperons que de la première, les deux autres ne réunissant pas les conditions de solidité voulues.

Broyez séparément du blanc de céruse en pièce,

à l'essence de thérébentine, agissez de même avec de l'ocre jaune non lavé ; mélangez le tout ensuite dans la proportion suivante : trois quarts de blanc et un quart d'ocre. Exposez ces matières à l'air ou près du feu pour faciliter l'évaporation du liquide, ensuite détrempez-les avec de la bonne huile siccative. On ne confondra pas avec l'huile grasse, qui est pernicieuse aux couleurs. On introduira donc ce siccatif dans la teinte, par petite dose, ayant soin surtout à chaque fois, de bien battre en détrempe avec une brosse, ce qui lui procurera plus de corps.

On peut avec cet apprêt donner trois couches dans une journée ; une fois la dernière couche, il faut laisser sécher pendant quarante-huit heures, et enfin on pourra mastiquer, guider et poncer.

Art. 3.

Impression des caisses au corps gras.

Les apprêts étant la base de toute bonne peinture, on doit donc y apporter les plus grands soins. Lorsqu'une caisse est en état d'être imprimée, l'ouvrier chargé de ce travail doit d'abord, à l'aide d'un chiffon imbibé d'essence, enlever les taches qui peuvent se trouver sur les panneaux, les soigneusement épousseter ; ensuite passer une couche de blanc de céruse délayée à l'huile de lin et détrempée à l'essence avec très-peu de siccatif. Cette première couche doit être grasse d'huile afin de pénétrer dans

les porosités du bois. S'il s'agit de caisses ayant des coffres ou des cuirs, les panneaux et les intérieurs des coffres doivent être également imprimés en blanc de céruse détrempé à l'essence de thérébentine, en y ajoutant un peu d'huile de lin et de siccatif.

Une fois cette première couche de blanc bien corcée, les apprêts peuvent être employés. Cependant, pour obtenir d'excellents résultats, il serait urgent de donner une seconde couche de blanc un peu moins grasse que la première ; les panneaux de cuir et les intérieurs des coffres restent sur une seule couche. Lorsque les cuirs sont posés, on les imprime avec le même blanc ; deux couches sont nécessaires, ayant soin de ne les imprimer qu'étant bien sèches, l'humidité ayant pour résultat de fariner le blanc, et par conséquent de perdre une couche.

L'imprimure de l'intérieur des caisses s'applique lorsque l'on donne la seconde couche à l'extérieur; les reliquats de peinture et les essences défectueuses doivent être employés pour ce travail.

Comme il arrive quelquefois, que des caisses étant imprimées, restent assez longtemps sans recevoir de couche, l'ouvrier doit avoir la précaution de dégraisser la peinture à l'aide de papier de verre, et de parfaitement épousseter avant d'étendre la couche d'apprêt. Il en sera de même pour toutes les peintures qui se trouveraient arrêtées.

Six couches d'apprêts peuvent généralement suffire pour le bois, dix sur les cuirs quand ils sont sur

fleur, et jusqu'à seize quand ils sont sur chair, ce qui est aujourd'hui assez rare.

Je recommande d'une manière particulière, à moins d'un cas d'urgence, de ne donner les couches d'apprêt, que tous les deux jours en été, et tous les trois jours en hiver, et de les suivre régulièrement, ensuite laissez durcir les apprêts, une fois la dernière couche donnée, puis vous pouvez mastiquer, poncer et guider.

Art. 4.

Mastiquage et guide.

Le rebouchage des caisses se fait avec du mastic au vernis (voir art. 7 des mastics). On doit mastiquer minutieusement tous les défauts existant sur les apprêts. On doit aussi mastiquer les bords des lunettes où il y a des panneaux de cuir, avec du mastic à l'huile, ainsi que les gorges de moulure des panneaux de Custolde, pour éviter l'imbibation de l'eau dans le corps du cuir, ce qui peut occasionner des gonflements.

La caisse étant mastiquée, vous battez de l'ocre rouge avec de l'essence très-claire, en y mêlant un peu d'huile de lin et de siccatif en quantité suffisante pour qu'il soit mat ; cette couche s'appelle guide, parce qu'elle facilite l'ouvrier, en l'obligeant à poncer également, ce qu'il ne pourrait faire sans cela ; cette manière a de plus l'avantage d'accélérer le travail.

ART. 5.

Du ponçage.

Quoique étant un travail simplement manuel, le ponçage ne laisse cependant pas d'avoir ses difficultés et exige encore de l'aptitude et surtout de l'attention. Peu de ponceurs s'acquittent bien de ce travail. Il est urgent de surveiller les ouvriers dans l'emploi de leur pierre-ponce ; quelques-uns, pour abréger le travail et s'éviter de la peine, se servent des pierres qui grugent le plus...... de là... défectuosité des apprêts, sans économie pour le patron, ce qui oblige souvent à un dressage complet et diminue sensiblement la solidité des premières couches. Il faut donc employer une pierre-ponce de moyenne grosseur, dont le grain est ferme et léger à la main.

Quand l'ouvrier ponce des cuirs, il est souverainement urgent qu'il laisse le moins possible séjourner de l'eau sur les panneaux, afin d'éviter le soulèvement du cuir. On doit donc commencer le ponçage sur les parties hautes et continuer en descendant, ayant le soin de bien essuyer les panneaux aussitôt finis.

Très-souvent on rencontre sur le cuir certaines aspérités ou crêtes, il faut arrêter le ponçage sur ces endroits, au moment où l'on voit transpirer les couches de blanc, autrement il se produirait un trou à la partie attaquée, lequel ne pourrait être

rebouché facilement; toutefois une teinte dure y remédiera.

Pour faciliter le ponçage, il ne faut pas ménager l'eau, bien laver la caisse, et surtout l'essuyer soigneusement avec la peau.

ART. 6.

Première couche au déguisage.

Avant de donner la première couche à la caisse qui vient d'être poncée, il faut la bien laisser sécher. L'ouvrier doit ensuite gratter les épaisseurs de peinture qui se trouvent appliquées aux figures, à l'aide d'un couteau ou d'un morceau de verre; ensuite les poncer à l'essence, bien les essuyer, les enduire avec du mastic au procédé Japon ou colle d'or, dégager les gorges de la caisse. Enfin, quand la caisse est bien nettoyée, vous adoucissez le mastic des figures avec du papier de verre fin. Epoussetez-la et donnez lui une couche de gris à l'huile peu corsée, et lissez-la le mieux possible.

Cette couche, appelée en terme technique déguisage, n'est utile que pour aider au mastiquage et au dressage; elle doit disparaître entièrement au dressage, si les apprêts sont creux ou si le ponçage n'est pas d'aplomb.

Mais si au contraire les apprêts sont bien lisses, cette couche doit servir de fond.

J'ai aussi à parler des coulisseaux des grandes portières, que j'engage également à traiter comme il est dit des panneaux, en ponçant la caisse.

Art. 7.

Du mastiquage.

Le mastic se divise en quatre sortes, savoir : 1° mastic au vernis, corps solide : il se fait avec du blanc de céruse ou du blanc de zinc, j'adopte de préférence ce dernier, parce qu'il n'a pas besoin d'être broyé et qu'il se détrempe à l'acide de vernis dur, que l'on mélange avec de l'ocre jaune pour en faciliter le ponçage. L'ocre doit se mêler au mastic au fur et à mesure que l'on délaie le blanc. Ce mastic s'emploie pour les premières applications; 2° le mastic dit au procédé, se compose de deux manières, au blanc de zinc ou au blanc de molleton; dans tous deux il entre pour mélange du japon, de la colle d'or ou de l'huile siccative; ces mastics ont l'avantage de sécher instantanément; 3° il y a aussi le mastic à l'huile dont tout le monde connaît la composition, huile de lin première qualité, blanc très-sec, sans ces conditions il ne se lierait pas. On peut, quand on le veut, durcir ce mastic en y mêlant un peu de vernis.

La couche de gris étant bien sèche, on rebouchera tous les défauts avec le mastic au vernis en commençant par les parties les plus profondes pour lui

donner le temps de se durcir, puis l'on revient dessus en réappliquant une autre fois du mastic, à seule fin de bien remplir les cavités.

On doit employer le plus grand soin dans l'emploi de ce mastic, n'en pas trop mettre et laisser sécher jusqu'au lendemain pour le ponçage.

Dans les travaux pressés, il faut se servir du mastic au procédé et le poncer presque de suite.

On donnera la plus grande attention au dressage d'une caisse qui consiste à donner l'aplomb aux panneaux; et pour cela on se servira de petites pierres-ponce très-douces et propres à éviter les rayures. Si les panneaux ont été bien réussis au ponçage, on ne fera que dégraisser la couche de gris, autrement il faudrait un dressage à fond qui ferait disparaître la couche de gris, ce qu'il faut éviter. Le ponceur doit livrer son ouvrage dans un état de propreté complet.

Panneaux dits culs-de-singe.

On laissera ce panneau sur une seule couche d'imprimure, on aura soin de le poncer à l'essence après avoir poncé la caisse, on le mastiquera de suite avec le mastic au procédé, que l'on adoucira au moyen de l'eau, puis on le passera au papier de verre. Donner deux bonnes couches de gris, semblables à celui employé pour le déguisage des trains, le très-bien lisser, le reboucher dessus toujours au mastic, et dresser le tout légèrement à l'eau. Les dessous des

coffres et de passage de roues se font également de cette manière. Ce travail s'opère concurremment avec le déguisage, le mastiquage et le dressage de la caisse.

Art. 8.

Des fonds de caisse.

Faire les fonds est, selon moi, la partie la plus sérieuse de la peinture, celle qui exige de la part de l'ouvrier le plus d'aptitude et d'intelligence.

L'ouvrier, une fois la caisse entre ses mains, doit minutieusement examiner s'il reste quelques défauts à reboucher, tels que les trous des clous ou bien ceux occasionnés par le ponçage sur les panneaux de cuir. Ce rebouchage doit se faire au mastic au procédé; on le poncera à l'eau, puis enfin on passera toute la caisse au papier verré assez légèrement pour ne point rayer les panneaux; après cette opération, la caisse étant bien époussetée, vous donnerez une couche de noir léger, dit noir de fumée, à toute la caisse. Quand à ce qui touche les diverses nuances des couleurs, se reporter à l'article (1) qui traite de la composition et du raisonnement des teintes.

Art. 9.

Application des glacis en général.

On appelle glacis des couches transparentes sur d'autres plus opaques et de nuances qui s'harmonisent.

(1) Voir à la table des matières.

BLEU D'OUTRE-MER.

Pour obtenir un beau reflet de ce glacis, il faut préparer les dessous de la manière suivante : Lorsque la caisse est poncée, donnez-lui une première couche très-claire, composée de blanc de céruse broyé à l'huile de lin et du bleu dit de Prusse ou de Flore, détrempé à l'essence avec un peu de siccatif, en ayant soin de bien la faire couvrir. Pour la seconde couche, vous ajouterez dans la même teinte du bleu d'outre-mer commun pour la foncer et lui donner un ton plus vif; ensuite vous appliquerez les glacis de bleu d'outre-mer.

Beaucoup de peintres ont l'habitude de passer sous la mollette ce bleu pour le délayer, je crois qu'il est plus avantageux de le battre, parce que le frottement de la mollette et de la pierre le fait verdir.

On battra donc le bleu d'outre-mer avec de l'essence très-serré, détrempé à l'huile de lin et très-peu de siccatif, on le tiendra un peu gras pour en faciliter l'emploi ; on ajoutera dans ce premier glacis un peu de blanc de céruse, afin de lui donner un ton en harmonie avec la couche du dessous, et vous foncerez la deuxième avec du bleu d'outre-mer ; là doit s'arrêter la préparation du glacis ; pour les autres couches à suivre, c'est dans la première couche de teinte que doit être la règle de la nuance de bleu exigé. Trois de ces glacis suffisent pour obtenir un très-beau bleu ; pour les autres nuances de bleu, elles s'exécutent de la même manière, si ce n'est

qu'il faut moins de glacis; il y a aussi l'extra-foncé, celui-ci ne peut s'obtenir que par glacis d'outremer pur, en l'appliquant sur le noir d'ivoire.

DES LAQUES.

Les glacis de laque s'appliquent sur plusieurs couleurs, tels que brun, noir d'ivoire, noir de fumée, rouge et bleu. Le plus défectueux de ces glacis est celui que l'on doit appliquer sur le bleu pour obtenir un ton violet, mais cette couleur offrant très-peu de solidité, est rarement demandée. Les tons de bruns sont les plus en vogue, c'est donc celui dont nous allons le plus nous occuper. Il en est pour les laques comme pour les bleus, la couche de teinte doit régler la nuance que l'on veut obtenir. Toutes les teintes brunes doivent être préparées avec du brun Vandick pulvérisé et du noir de fumée que l'on bat ensemble, à l'aide d'essence, détrempés à l'huile siccative, on tiendra la teinte un peu mate. Ces bruns, mélangés avec du noir de fumée, donnent un ton très-riche, que l'on ne peut obtenir avec du noir d'ivoire. Cependant, si l'on voulait obtenir une nuance extra-foncée, il faudrait que les glacis soient passés sur le noir d'ivoire.

Les glacis sur fond bleu de diverses nuances, offrent de grandes difficultés d'exécution, parce que le développement du glacis ne se dévoile pas facilement, il faut donc tenir les glacis brillants d'huile et très-léger s il faut au moins quatre de ces glacis pour obtenir un résultat convenable.

La préparation de ces glacis se fait de la manière suivante : Toutes les laques doivent être broyées très-fines ; on obtiendra cette finesse en mettant sous la molette une quantité de laque de la grosseur d'une noisette. La préparation du pâté se fait à l'huile de lin et à l'essence, après avoir réduit toutefois les grains de laque en poudre détrempée à l'essence avec un peu de vernis sur une légère addition de siccatif pour la saison humide. L'on doit réformer le vernis quand la température est chaude et le remplacer par l'huile de lin.

Pour les glacis sur fond rouge ou brun très-clair, je recommande l'emploi du carmin ou laque anglaise, comme pouvant donner de bons résultats.

Les laques carminées sont celles qu'on emploie d'ordinaire ; les qualités inférieures sont permises.

Ces sortes de glacis offrent très-peu de solidité; l'humidité de l'eau, au lavage des voitures, les fait blanchir, de même que le polissage. Il faut donc, pour obvier à cet inconvénient, appliquer dessus cinq à six couches de très-bons vernis. Ces glacis s'appliquent sur fonds verts, de nuances diverses, et quand on l'appliquera sur un fond gris-verdâtre un peu clair, on obtiendra une nuance très-riche ; toutefois, ces glacis réussissent rarement bien et reviennent très-chers, aussi sont-ils peu demandés. Le broyage se fait comme les laques, à l'exception qu'il doit être broyé tout à l'huile et détrempé à l'essence, sans siccatif. Ce glacis sèche tellement vite que l'ouvrier le plus habile a beaucoup de peine

à l'employer; aussi l'emploiera-t-on très-liquidement. La quantité de glacis à employer ne peut être limitée, de même que ceux de laque sur fond bleu.

Il nous reste à parler des glacis de vernis Japon. Ceux-ci, pour la peinture des voitures, ne peuvent guère s'appliquer que sur les noirs, travail que j'ai cru devoir réformer pour la raison suivante : Quelques peintres l'appliquent sur noir de fumée, ce qui oblige de donner au moins trois couches de ce glacis pour paralyser la transpiration du noir et forcer ainsi à dégraisser à la ponce à l'eau chaque glacis pour éviter le refusage.

C'est donc sur le noir d'ivoire qu'il s'adapte le mieux; ce noir n'exige qu'un seul de ces glacis, encore faut-il le dégraisser pour pouvoir appliquer la couche de vernis, ce qui ne l'empêche pas de verdir à cause de la charge de vernis que l'on applique dessus. Voici donc le moyen le plus avantageux de se servir du japon : Introduisez-y une certaine quantité de noir d'ivoire broyé très-fin et soigneusement délayé ; on tiendra les glacis demi-brillant, pour éviter qu'ils ne refusent; ne pas les tenir trop ternes, cependant, ce qui l'empêcherait de durcir, et le ferait détremper en le vernissant.

Un seul de ces glacis suffira pour couvrir, étant appliqué sur le noir d'ivoire, et l'on obtiendra un très-beau noir.

Art. 10.

De l'appliquage du vernis.

Avant d'appliquer le vernis, on doit s'assurer avec le plus grand soin s'il s'adapte bien avec les teintes, autrement dit si la peinture ne refuse pas, comme cela arrive fréquemment dans les temps frais ou humides. Dans le cas où elle refuserait, l'on dégraissera la peinture à l'aide d'un morceau d'éponge imbibé d'huile de lin coupée d'essence.

Si, pendant les froids rigoureux, ce procédé était insuffisant, on aura recours au chiffonnage, qui consiste à tremper un morceau de drap dans de la ponce fine mouillée d'eau, et frotter avec ceci toutes les parties qui doivent recevoir le vernis.

Cette opération a pour but de marier les deux corps ensemble et d'empêcher le vernis de s'émailler. Ainsi préparé, et surtout bien lavé, vous appliquez la première couche de vernis. Cette première couche sera mince et grasse, car un vernis trop corcé ne peut s'étendre facilement et a pour désagrément de former des côtes, tacher les fonds clairs, et de verdir les noirs et les bleus.

Vous laisserez sécher cette première couche deux jours, si cela est possible, ensuite on dégraissera à l'eau avec de la ponce fine ; aussitôt ressuyé, donner la seconde couche; pour celle-ci, le vernis sera pur et employé vivement; on facilitera le travail si l'on emploie le vernis grassement, ayant soin d'éviter les coulures et les draperies.

Je m'étendrai plus longuement lorsque j'aurai à parler des liquides. Une fois cette deuxième couche, laissez durcir le vernis le plus longtemps possible.

Deux couches de vernis suffisent pour achever les fonds d'une caisse, lorsqu'elles ont été données convenablement; toutefois, pour arriver au *nec plus ultrà* de la perfection, une troisième couche devient nécessaire après que la caisse a été polie à fond; cette couche ne sera pas trop corcée.

ART. 11

Du polissage.

Ce travail ne doit être confié qu'à des ouvriers soigneux et qui ont l'habitude d'apporter à leur besogne toute l'attention possible. Ce travail consiste à mettre les fonds d'aplomb à l'aide d'un morceau de drap trempé dans de la ponce en poudre humectée d'eau. Il faut se servir, autant que possible, de drap grisâtre lorsqu'il s'agira de couleurs claires.

Avant d'étaler la ponce sur les panneaux, le polisseur examinera minutieusement s'il n'existe pas quelques défauts dans les panneaux, tels que gros grains, coulures, cavités, etc. Dans ce cas, on prendrait une petite pierre-ponce très-douce et très-légère, puis l'on poncera avec précaution tous ces défauts; la pierre-ponce seule peut suffire à cette opération.

On étalera donc sur les panneaux de la ponce en poudre de moyenne grosseur, c'est-à-dire pas trop

pulvérisée, et ceci, avec un morceau de draps plié en quatre, en forme de tampon ; on appuiera peu en commençant, afin d'éviter les rayures; on s'assurera si le fond n'est pas attaqué. Lorsque les grains sont usés de moitié, d'une manière égale, il est inutile de remettre de la ponce, on terminera le polissage en mouillant souvent le drap dans l'eau.

Je ferai remarquer qu'il vaut mieux laisser subsister quelques parcelles de grains que d'altérer le vernis et s'exposer à attaquer les fonds, ce qui ne peut guère se réparer, de même qu'un vernis altéré produit de la peinture plate. Une caisse bien lavée est une qualité du polisseur.

S'il arrivait au polisseur d'attaquer une partie, il devra de suite en donner avis au raccordeur chargé de la préparation des caisses, afin d'en faire immédiatement le raccord, et ne pas entraver l'exécution des travaux.

Art. 12.

Des raccords et préparations.

L'exécution de ce travail nécessite, de la part de l'ouvrier, toute son application et son intelligence. Lorsqu'une caisse lui est confiée, il doit examiner l'entrée des portes ; si elles frottent, il doit gratter les parties avec un morceau de verre, ensuite peindre les intérieurs des coffres, nettoyer au papier verré toutes les ferrures qui ne sont pas peintes et leur donner deux couches de noir d'ivoire terne ; dégager les gorges de la caisse si besoin est, les ré-

champir de deux petites couches, si c'est du noir d'ivoire ou autres couleurs ternes; faire tous les petits raccords généraux, revenir sur les ferrures en les glaçant avec du japon pur; ensuite, arrêter les gorges et les petits raccords au vernis siccatif Shéné. Ceci fait, vernisser les feuillures et remanier de japon toutes les ferrures qui peuvent être ainsi peintes.

On voit dans ce chapitre que je dis de réchampir les gorges de la caisse, c'est que ma méthode est de ne pas réchampir les gorges avant le premier vernis, attendu que cela ne sert à rien, puisque le polisseur est obligé de grayer les vives arrêtes en polissant.

Le vernis qui séjourne dans les creux de ces gorges les rend vertes, et les vives arêtes détrempent en vernissant la caisse, ce qui entraîne des grains dans les panneaux.

Art. 13.

Vernissage en dernier ressort.

Le vernissage en dernier ressort n'est pas la partie de la peinture la plus difficile à exécuter, mais c'est bien certainement la plus minutieuse. Comme on se sert pour ce fini des vernis de meilleure qualité, qui sont très-gras, ils s'emploient avec plus de facilité que ceux dont on se sert pour polir. Mais aussi mal employés l'ouvrier ne peut arriver à corriger cette défectuosité.

(Pour tous les détails, se reporter à la table, article liquides.)

La caisse, une fois raccordée et sèche, est mise en chantier dans un atelier appelé étuve ; l'ouvrier chargé du travail devrait en interdire l'entrée à toutes autres personnes, car il arrive souvent qu'on le rend responsable des accidents arrivés aux caisses, et qui ne sont cependant pas son fait. L'atelier de vernissage devrait toujours se trouver dans la partie nord du bâtiment, à seule fin d'obtenir les degrès de chaleur nécessaire, qui sont de 20 à 22° Réaumur; on maintiendra cette température jusqu'à ce que le vernis soit solidifié ; si le lendemain du vernissage de la caisse le temps était humide, on évitera, si cela est possible, de l'exposer à l'air, qui aurait pour résultat de ternir le vernis.



CHAPITRE II

DES TRAINS NEUFS

Art. 1er.

Impression et ponçage.



Tous les trains neufs s'impriment soit en blanc, soit en gris, à volonté et selon la fantaisie; généralement les trains sont poncés au papier verré ou à l'essence.

Le blanc de céruse, employé pour l'imprimure des trains, peut être la cause de beaucoup d'accidents; dans l'intérêt de la santé de l'ouvrier, il serait urgent que ce blanc fût remplacé par le blanc de zinc commun, qui, indépendamment de sa supériorité au point de vue hygiénique, réunit l'avantage de n'avoir pas besoin d'être broyé. Comme cette couche ne sert que comme guide, attendu qu'on l'enlève entièrement au ponçage, il n'y a donc pas obstacle à se servir d'un blanc inférieur à la céruse.

Cette première couche étant inutile pour les

bases, on doit l'employer très-mince de liquide soit huile de lin, soit essence, par ce moyen on graisse moins le papier verré.

Ponçage.

Le ponçage des trains se fait avec du papier verré à l'essence ou à l'eau ; ce dernier procédé étant tombé en désuétude, je m'abstiendrai d'en parler.

Il faut se tenir en garde contre deux inconvénients résultant du ponçage à l'essence, l'un, et j'ai pu souvent vérifier le fait, tient à ce que l'essence pénétrant dans les peintures du bois, le fait dérainer, surtout dans les rainures des moyeux. Quant à l'autre, tout le monde sait que la nature de l'essence est préjudiciable à la santé; j'ai connu quelques personnes qui eurent les mains paralysées, par suite de l'emploi fréquent des essences.

C'est donc du ponçage à sec, que nous nous occuperons, comme étant le plus généralement accepté et le meilleur selon moi. On se procurera du papier verré bien collé, d'une grosseur moyenne, surtout bien collé ; il ne sera ni trop sec, ni trop humide ; on coupera la feuille par carré de 20 centimètres, et l'on poncera.

Les parties qui veulent être bien poncées, sont : les façades, les parties plates, les fentes des roues, les moyeux, les rais et les portions de bois les plus poreuses.

Les ferrures et les fourchettes n'ont besoin

que d'être dégraissées ; on enlèvera soigneusement avec un couteau les épaisseurs de peintures qui peuvent se trouver dans les ferrures. Quant aux moyeux, comme ils sont toujours très-côteux, on peut les poncer à l'essence, et l'on prendra surtout garde d'en laisser infiltrer dans les entre-raies.

Art. 2.

Du déguisage.

Un train poncé au papier verré, sera confié à un ouvrier intelligent et soigneux, pour le nettoyer, l'épousseter et lui donner la première couche de gris appelée déguisage ; ce gris est ainsi composé : blanc de céruse à l'huile, du noir de fumée, un peu de vernis n° 3 et très-peu de siccatif. Cette première couche doit être passée à l'huile pour nourrir les pores du bois, elle doit être employée de manière à ne faire aucune corde. Une fois cette couche sèche, on mastiquera les plats des ressorts avec du mastic au procédé, que l'on poncera au moment de donner la seconde couche de gris; celle-ci sera moins grasse que la première. Il y a cependant des peintures qui n'exigent qu'une seule couche, et d'autres trois, cela dépend du dégré de perfection que l'on veut donner aux travaux, mais la moyenne est de deux.

Art. 3.

Mastiquage et brossage.

Laisser durcir les couches de gris, est d'une grande importance, attendu que les teintes appli-

quées dessus étant plus maigres que celles de dessous, elles sont susceptibles de faïencer. Lorsqu'il s'agira d'une peinture pressée, il sera préférable de ne donner qu'une seule couche de gris.

Ceci fait, le brosseur doit commencer à dresser, c'est-à-dire passer sur toutes les parties du train du papier verré, pour unir le gris et en extraire le corps gras, afin de l'empêcher de refuser; épousseter ensuite et mastiquer; on évitera de passer du mastic dans les parties susceptibles de jouer, car il ne pourrait tenir, la voiture étant en mouvement; ne pas teinter le mastic surtout, ce qui ne sert à rien, si ce n'est à faire transpirer le noir parmi les teintes.

Une fois le train mastiqué et épousseté, on lui donnera immédiatement la couche de teinte pour éviter le mastic de durcir, ce qui occasionnerait des épaisseurs que la ponce attaquerait au polissage, ce qui nécessiterait de nombreux raccords. A l'état frais, il se lisse avec la teinte à l'aide du pitoi, avec cet outil, il suffit d'une seule couche de teinte foncée qui servira de première. (Voir l'art. des teintes, pour les teintes claires.)

Art. 4.

Du vernissage.

La théorie sans la pratique est impuissante à enseigner le vernissage. Je me bornerai à dire que, dans le cas où les teintes refuseraient, il faudrait avoir recours au procédé recommandé dans l'art. 10

des caisses; il en sera de même pour le vernis si l'on donne une seconde couche.

ART. 5.

Du polissage.

Ce qu'on a dit des caisses, on peut le dire des trains. Avant de livrer le verni au polissage, il serait nécessaire que le vernis soit durci; malheureusement, le temps manque presque toujours. Quoi qu'il en soit, il en est du polissage comme du ponçage; s'appliquer surtout aux parties des façades, les joints des roues et les plats des ressorts, le reste n'ayant besoin que d'être vernis, attendu que ces dernières parties s'arrondissent très-bien par le vernis en dernier ressort, lorsqu'il est employé d'une manière intelligente.

Le lavage est une des qualités essentielles du polisseur, il doit livrer le train au réchampisseur, exempt de toute parcelle de ponce.

ART. 6.

Du réchampissage.

Le réchampissage est, de toutes les parties de la peinture, le plus agréable et peut-être le plus facile à exécuter, avec un peu d'adresse et l'habitude de manier le pinceau; on peut dire de ce travail qu'il peut plutôt se passer d'intelligence que de goût, quoiqu'il mette la dernière main à la peinture et en soit, pour ainsi dire, le couronnement.

Les teintes pour réchampir se préparent soit à l'huile de lin, soit à l'essence et au vernis ou à l'huile siccative. Celle au vernis prend instantanément, mais elle est susceptible de détremper à l'application des liquides.

Celle au siccatif sèche aussi facilement, mais elle est difficile à employer.

Ces deux teintes sont très-utiles pour des travaux pressés, mais si le temps le permettait, on obtiendrait un plus beau résultat avec la teinte à l'huile.

Art. 7.

Vernis en dernier ressort.

L'application du vernis en dernier ressort, sur les trains, demande les mêmes soins, que sur les caisses. C'est à l'ouvrier chargé de ce travail que doit être confié le soin de faire tous les petits raccords, si son aptitude le lui permet. Les teintes de ces raccords doivent être siccatives. On aura soin d'extraire du fond du pot la teinte du train qui y est contenue. Cette teinte formant pâte, on la délaiera avec un peu de colle-d'or. Quant à celle des réchampissages, on la préparera à l'essence et à la colle-d'or.

Tous les raccords doivent être arrêtés avec du vernis Shéné, ce vernis ne détrempe nullement les teintes, et sèche instantanément.

Je crois qu'il est inutile de faire remarquer que les trains doivent être bien lavés et soigneusement époussetés avant de faire les raccords; il n'est, je crois, pas un peintre ignorant ces détails.

CHAPITRE III

DES VIEILLES VOITURES PEINTES A NEUF

ARTICLE 1er.

Caisse.



ANS cette sorte de peinture, la chose principale est de se bien rendre compte de l'état de la peinture existante : examiner s'il y a des gerçures ou des cloques, s'assurer si elles pénètrent dans les apprêts; à cet effet on grattera à l'aide d'un couteau une petite partie d'un panneau, puis on le poncera; si les gerçures ont attaqué les impressions, on enlèvera toute la vieille peinture en la brûlant à l'aide d'un fourneau fait à cet usage, et l'on fera de nouvelles impressions.

Les plus grandes précautions doivent être prises pour brûler les cuirs, car il arrive presque toujours

que la dilatation opérée par le calorique les fait gonfler en les détachant du bois.

Mais si au contraire la peinture s'est conservée sans altération, et qu'il n'y ait que le vernis de détérioré, on frottera les panneaux avec de l'alcali volatil pour dissoudre le vernis en pâte, que l'on enlèvera avec un large couteau à reboucher; en évitant d'altérer les fondations on poncera ensuite avec la pierre-ponce en évitant de rayer la peinture; on dégagera les portes d'encoignures et les figures avec un couteau destiné à cet effet, on y passera du grès; une fois cette couche sèche, on mastiquera tous les défauts avec du mastic au procédé Japon, puis on suivra la peinture comme s'il s'agissait d'une caisse neuve; excepté cependant la couche de vernis que l'on peut ménager en la remplaçant par un arrêtage qui doit s'appliquer la veille de vernir en dernier ressort.

Cette couche se compose de vernis corps dur, un peu de siccatif, et moitié d'essence; ce travail peut également se faire sur les caisses neuves dans les cas pressés.

Si les panneaux noirs n'étaient pas trop détériorés, on en ferait simplement les raccords au noir d'ivoire, avec glacis de vernis japon, et arrêté de vernis.

Art. 2.

Vieux trains repeints à neuf.

Il en est des trains comme des caisses : d'abord on grattera tous les endroits où cette opération sera

nécessaire. Ensuite, s'il s'agit d'appliquer une nouvelle peinture foncée sur une très-claire, et réciproquement, il sera de toute nécessité de gratter les ferrures en général, de dégager toutes les jointures des bois, et de forcer le ponçage au papier verré, sans ces précautions; la peinture s'écaillerait et découvrirait l'ancienne.

On imprimera donc, puis on poncera le train entièrement avec du papier verré. Ce ponçage consiste à adoucir les parties faisant saillie et à observer le corps gras de la peinture. Il suffit que le vernis soit terni pour lier ensemble les deux peintures, ce que l'on peut obtenir à l'aide du polissage seulement.

Le ponçage terminé, on donnera une bonne couche de gris aux parties dépouillées; une fois sèche, on mastiquera le train, si la nuance doit être foncée l'on appliquera la première couche en noir de fumée; une seule couche de teinte, appliquée à l'aide du pitois, doit suffire, de même qu'une légère couche de vernis. Car il est parfaitement établi que moins on charge les vieilles peintures, plus on obtient de solidité, tout en conservant la beauté du travail quand il a été exécuté dans de bonnes conditions.



CHAPITRE IV

DU REVERNISSAGE

ARTICLE UNIQUE.



UR les vieilles peintures, l'application du vernis offre quelques difficultés : Il est difficile d'obtenir le séchement du vernis, de l'empêcher de boucher ou de ternir, enfin d'éviter que les parties raccordées ne puissent paraître.

Cependant, je vais mettre sous les yeux de nos lecteurs les moyens d'exécution acquis par quarante années d'expérience, et qui m'ont le mieux réussi :

Lorsqu'une caisse est tachée, il est assez d'habitude de la nettoyer avec de l'huile d'œillette ; cette huile est naturellement crasseuse, une partie s'infiltre dans la peinture et empêche le vernis qu'on y applique de sécher.

Pour obvier à cela, il faut un polissage à fond. Avant cette opération, il est urgent que le polisseur adoucisse avec une petite pierre-ponce toutes les parties calleuses, telles que les mastics rebouchant,

les trous des clous et les épaisseurs de vernis. La caisse ainsi préparée, l'on en fait les raccords, et, pour la parfaite exécution du travail, on passera sur les parties qui se trouvent dans les panneaux du vernis Shéné. Ces parties étant brillantes, il est facile de distinguer les nuances du fond et d'harmoniser la teinte. Avant de faire les raccords généraux, il faut s'assurer de sa teinte sur une seule partie, laissant sécher le raccord, ensuite le vernir au Shéné.

Toutes les teintes de raccord, pour ce travail, doivent être préparées au siccatif colle-d'or un peu brillant pour favoriser le séchement. On pourra donner l'arétage de vernis dans la même journée. Si le lendemain l'arrètage n'avait pas séché, on le lavera à l'essence et l'on recommencera à donner une autre couche d'arrètage un peu plus foncée de siccatif.

Cette besogne doit toujours être faite dans un atelier exempt d'humidité. Tous les panneaux noirs doivent être arrètés au vernis Japon après les panneaux faits.

Il arrive assez souvent qu'on rencontre des cassures dans les panneaux de cuir, provenant du travail naturel du bois; il faut alors avoir la précaution de faire des incisions au couteau à toutes ces parties, à l'état sec; les imprimer en gris, ensuite les apprêter avec une bonne teinte dure; de cette façon, ces parties se trouvent disposées à recevoir le ponçage, lorsque la voiture est remise entre les mains du polisseur.

CHAPITRE V

REVERNISSAGE DES TRAINS

ARTICLE UNIQUE.



La préparation du train est à peu près identique à celle de la caisse. On commence par gratter les parties défectueuses; on les ponce au papier de verre, on les imprime avec du gris corcé. Le gris une fois sec, on dégraissera par un petit poli, avec de la ponce à l'eau, toute la vieille peinture, ayant soin d'adoucir les couleurs et les parties calleuses avec une pierre-ponce. Les parties grasses seront nettoyées avec un chiffon d'étoffe trempé dans de l'essence. Enfin le train sera livré au raccordeur dans un état de propreté parfait.

Le raccordeur adoucira les endroits grattés avec le papier de verre, puis mastiquera partout où besoin sera avec du mastic à l'huile mélangé d'un peu

de vernis, mais bien étendu, ne laissant aucune épaisseur, ce qui est assez difficile. S'il existait des écailles dans les façades, il faudrait les reboucher, à l'instant du grattage, avec du mastic au procédé, pour que l'on puisse les poncer en polissant.

Pour obtenir un revernissage parfait, on aura soin, après avoir bien épousseté le train, de l'arrêter avec du vernis siccatif mélangé d'essence par moitié; on fera bien de se munir de deux pots et de deux petits blaireaux : avec les uns on arrêtera les encoignures et les dessous, et avec les autres on arrêtera entièrement le train.

Cette application de vernis doit se faire très-légèrement pour ne pas détremper le mastic. Avant d'entreprendre les raccords généraux, on commencera par donner une couche aux grandes parties moins susceptibles de couvrir que les petites; il est urgent de leur donner deux couches. Cette application sèchera dans l'intervalle que l'on mettra à faire les petits raccords.

Si la teinte se trouvait composée de matière terreuse, tels que les noirs d'ivoire, les verts feuillemorte, etc., il faudrait alors donner sur les grandes parties une couche au noir de fumée, et pour les teintes claires, une fausse teinte que l'on composera avec des matières fines approchant le plus possible du ton de nuance.

Quand il y aura beaucoup de petits raccords rapprochés les uns des autres, on peindra la partie entière; tout raccord doit être passé de manière à lais-

ser le moins d'épaisseur possible; les teintes, pour ces sortes de raccord, doivent être préparées au siccatif, de manière à ce qu'ils ne soient pas susceptibles de détremper, lorsqu'on y appliquera le vernis.

En ce qui touche les raccords des réchampissages, je crois sincèrement qu'il est de l'intérêt du propriétaire comme de l'ouvrier, de se faire des concessions réciproques, tous deux gagneraient à ce que le réchampissage soit refait entièrement; l'un aura à peu de frais une peinture fraîche et pour ainsi dire neuve, l'autre aura satisfait son amour-propre d'ouvrier. Une fois les raccords ainsi achevés, il ne restera plus qu'à vernir par le procédé ordinaire. Il est une chose que je recommanderai d'une manière particulière, c'est de toujours appliquer sur les anciens vernis, des vernis d'une qualité supérieure, dans le double intérêt de l'exécution et de la solidité.



CHAPITRE VI

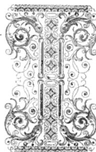
DES DEMI-PEINTURES

ARTICLE UNIQUE.



Les beaux équipages se peignent rarement par ce procédé, cependant il peut survenir des changements de destination qui obligent à changer les couleurs des voitures qui n'ont pas encore roulé. La préparation de ces travaux est identiquement la même que pour les revernissages; seulement, pour les teintes et les vernis, on emploiera les liquides de première qualité. On tiendra les teintes très-grasses, pour empêcher aux desssous de faire gercer les dessus, ce qui arriverait sans cette précaution. Comme ce travail est rarement payé à sa juste valeur, il faut donc qu'il soit exécuté avec célérité et surtout avec économie; une grande propreté est nécessaire; une seule couche de teinte

suffira ainsi qu'une seule couche de vernis mais du vernis à finir, celui n° 2 anglais est préférable. Il se polira deux jours après son application, en ayant soin de lui donner un arrêtage de vernis coupé la veille, que vous devez vernir en dernier ressort, avec du vernis anglais. Cette manière de procéder obtient toujours un heureux résultat. Quant au train, un arrêtage sur la teinte doit suffire pour le chiffonner.



CHAPITRE VII

PROCÉDÉ POUR PEINDRE UNE VOITURE EXTRA-PRESSÉE

ARTICLE UNIQUE.



E vais indiquer le même procédé que celui que j'ai employé pour les équipages de la maison de Sa Majesté l'Empereur Napoléon III.

Vous placerez entièrement la voiture sur ses chantiers, dans un atelier très-propre, exempt d'umidité et chauffé en hiver. Si la caisse est apprêtée d'avance, poncez-là comme d'habitude, mais si la voiture est en blanc, c'est-à-dire seulement imprimée (je parle de la caisse), vous dégraisserez les panneaux avec du papier de verre, vous préparerez du gris, composé de blanc de céruse en pièce, que vous broyerez moitié huile de lin, et moitié essence, en y ajoutant un peu d'ocre jaune détrempé avec un peu de vernis

à polir et un peu de siccatif. Il faut que ce gris conserve un ton très-mat, c'est-à-dire terne. Vous donnerez quatre couches de ce gris, deux par journée, ce qui fera deux jours. Pour terminer les impressions, ces couches doivent être parfaitement lissées.

Le troisième jour au matin, mastiquez minutieusement avec le mastic au procédé. Trois ou quatre heures après, vous poncerez les mastics et dresserez la caisse avec la pierre-ponce, ayant soin surtout de ne point attaquer le bois. Ceci fait, préparez votre caisse comme d'habitude pour recevoir les couches de fond.

Si vous avez à faire une teinte foncée, vous préparerez une fausse teinte qui puisse couvrir à peu près, et dans laquelle vous mêlerez du noir de fumée; vous ferez en sorte que cette teinte approche le plus possible de la nuance générale, car cette dernière teinte doit être employée excessivement mince afin d'éviter les grains; elle couvrira très-bien si elle est employée sagement.

Toutes ces teintes doivent être préparées à l'essence et à la colle-d'or, tenue un peu brillante. Ces deux couches peuvent se donner dans la même journée avec un certain degré de chaleur, et comme on peut donner la première le jour du ponçage, la seconde se pourra donner le quatrième jour au matin, et sera sèche après quelques heures de son application; ici les fonds sont achevés. Aussitôt la deuxième couche de teinte sèche, on lui donnera une bonne

couche de vernis anglais n° 2, mais il faudra s'assurer avant tout si la couche de teinte ne refuse pas, dans le cas contraire on la dégraissera à la ponce fine à l'eau.

Le lendemain, cinquième jour, on polira avec précaution avec la ponce fine et beaucoup d'eau. Faire les raccords le sixième jour, arrêter les panneaux avec du vernis anglais coupé moitié essence et un peu de colle-d'or; on l'étendra le mieux possible pour éviter le gonflement des dessous. Le lendemain, vernir alors très-grassement au vernis anglais n° 2.

D'où il résulte qu'en sept jours on obtiendra une peinture relativement belle, qui, sans avoir la beauté d'une peinture de premier ordre, ne laissera pas d'avoir du cachet, et se distinguera surtout par la solidité.



CHAPITRE VIII

DU TRAIN EXTRA-PRESSÉ

ARTICLE UNIQUE.



Après nous être occupés de la caisse, passons au train.

Lorsque vous en aurez fait le ponçage, vous le mastiquerez, l'épousseterez et lui donnerez une couche de gris à déguiser les trains, dans laquelle vous mêlerez un peu de noir de fumée pour foncer votre gris, lequel servira de première couche de teinte, et le noir de fumée facilitera le gris à s'imprimer sur le bois. Cette couche une fois sèche, vous y passerez un morceau de toile un peu ferme, et s'il restait encore quelques défauts, on les masti-

querait avec le mastic au procédé Japon ; après quoi passer la couche au pitoït, aussitôt cette couche sèche, sans la laisser durcir, puisqu'elle refuserait, ce qu'il faut surtout éviter ; on donnera une petite couche de vernis anglais nº 2, un peu coupé d'essence et employé sèchement. Puis, le lendemain, on chiffonnera à la ponce à l'eau, et on fera les réchampissages avec des teintes préparées au corps gras, autrement les dessous les feraient gercer.

Pour obtenir un beau résultat au vernissage, il faut s'abstenir de vernir trop grassement, afin de pouvoir le remanier : cette expression, *remanier* veut dire redonner immédiatement une seconde couche. C'est-à-dire, aussitôt le train achevé, revernir sur les parties déjà vernies. Mais pour ce travail très-difficultueux, il sera bon d'employer deux hommes compétents, et dans le cas où on ne serait pas certain de réussir, on s'en tiendrait à un seul vernis employé grassement.

Ce procédé, sans doute, n'est pas le seul employé pour les peintures extra-pressées, mais je sais être dans le vrai, en disant qu'il est le meilleur.

Je n'ai pas besoin de faire observer, que je ne traite ici que de la peinture pour voitures de premier ordre; cependant elle est applicable aux travaux d'un ordre inférieur.



CHAPITRE IX

DES RÉCHAMPISSAGES

ART. 1er



E réchampissage consiste à décorer la peinture; pour l'exécution de ce travail, il faut de la précision, une main légère, et de la justesse dans l'œil.

Un grand nombre de nos réchampisseurs possèdent, il est vrai, toutes ces qualités; mais, le plus souvent, ils ne peuvent les mettre en évidence, parce qu'on exige d'eux plus de célérité que d'application. Cependant il est certains travaux où le réchampisseur doit faire usage de toutes ces qualités. Notamment pour les caisses rayées, où il faut prendre l'aplomb des panneaux, surveiller la régularité des filets, qui ne doivent pas être plus larges d'un bout que de l'autre, et surtout tenir les distances bien compassées.

L'imitation du cannage en peinture ne laisse pas d'avoir un certain mérite (*a*); je place aussi en première ligne, ceux qui savent bien employer la mixtion pour recevoir la dorure. Il n'est guère possible de donner des conseils pour ce genre de travail, excepté cependant pour la préparation des teintes.

Art. 2.

Presque tous les peintres aujourd'hui ont l'habitude de préparer les teintes à l'essence au vernis; cette teinte étant terne prend assez vite, mais elle ne sèche pas, et il arrive ceci, que souvent elle se détrempe soit en glaçant ou en vernissant. Je comprends ce moyen pour les travaux très-pressés. Mais dans le cas contraire, pourquoi ne pas les employer au corps solide, ce qui en facilite l'emploi, évite le détrempage, et n'est pas sujet à gercer étant appliqué sur des corps gras, ce qui arrive très-souvent avec les teintes maigres.

On réchampit aussi par habitude les trains sur les teintes pour les enterrer de vernis et les polir. Ce procédé a l'avantage d'enterrer les teintes et les rendre plus lisses. Mais d'un autre côté, qu'arrive-t-il? c'est qu'on attaque les vives arrêtes en polissant, alors, nécessité de repasser de la peinture à l'aide d'un pinceau à filet sur toutes les parties lésées, ce qui occasionne une grande perte de temps et de préjudice pour la couleur qui se détrempe en vernissant et rend le vernis graineux.

(*a*) Voir pl. 689, fig. C D.

Je prétends, au contraire, qu'il vaut mieux appliquer les réchampissages après le poli ; les teintes se conserveront plus vives, et pourront avoir la même beauté, il ne faut pour cela que bien broyer les couleurs et les employer très-propres; ensuite on arrêtera le réchampissage de vernis, coupé avec un pitoit, si l'on juge à propos de bien enterrer la peinture.



CHAPITRE X

DES RACCORDS

ARTICLE UNIQUE.



'EXÉCUTION des raccords offre un avantage immense aux jeunes peintres, en ce qu'ils apprennent la composition des teintes et se forment la main au réchampissage.

Je conseille à celui qui débute dans cette partie, de faire d'abord l'essai des matières dont il veut se servir sur un morceau de verre à vitre, de cette manière il s'assurera du ton qu'il veut obtenir et évitera, par ce moyen, la perte des teintes qu'il manque très-souvent. Après cet essai, il exécutera la teinte en commençant par la matière dominante, en s'abstenant, autant que possible, de dépasser la quantité que l'on veut employer, car le surplus est regardé comme perdu.

Quand à l'exécution des raccords, j'en ai déjà parlé dans l'art. 12 du chap. II, je ne traiterai donc ici que

des raccords à exécuter à un acroc dans un panneau. Ce raccord est très-difficultueux à faire, il est aussi impossible d'en dissimuler la place que de mettre une pièce de drap neuf à un vieil habit. Cependant comme ce cas se présente souvent, je donnerai le moyen qui m'a le mieux réussi. Il consiste a préparer la teinte à l'essence et à la colle d'or, elle sera très-épaisse; pour cela, vous étalerez vos matières sur une feuille de papier que vous exposerez à la chaleur afin d'en extraire une partie de l'essence; il est bien entendu que cette opération doit se faire avant l'infusion de la colle d'cr.

On peut avec cette teinte donner une couche tous les quarts d'heure sur la partie creuse du raccord jusqu'à ce que l'acroc soit complètement rempli; on le laissera durcir une journée, puis on le poncera légèrement.

Si la pierre-ponce avait changé la nuance, on éclaircira la teinte et on lui donnera un petit glacis. Une fois sec, arrêtez-le au vernis Shéné. S'il se trouvait que l'acroc soit trop profond, on le rebouchera avec du mastic au procédé, en réservant assez de vide pour remplir avec la teinte.

Mais si on veut faire disparaître toute trace des raccords, on éclaircira le reste de la teinte avec de la colle d'or et on donnera un glacis au panneau. Les raccords terminés, on chiffonnera et on vernira. Il est bien entendu que je ne donne ce conseil que lorsqu'il s'agit d'un travail parfait, quant au raccord ordinaire, il est généralement connu.

CHAPITRE XI

EMPLOI DES COULEURS ET PRÉPARATIONS

ARTICLE 1er.

Jaune.



ÉNÉRALEMENT, les diverses nuances de jaune sont connues sous les dénominations de bouton d'or, minéral, café au lait, ventre de biche, orange clair, etc. Toutes ces teintes se préparent à l'huile de lin, essence et un peu de siccatif. On introduira dans chacune de ces teintes du blanc de céruse pour les éclaircir et donner la nuance voulue. Ces sortes de peintures doivent être préparées au blanc de céruse, appliquées sur le ponçage pour recevoir les teintes, ces couches doivent être passées de manière à ne pas laisser de côtes, on donnera les couches en quantité suffisante pour couvrir passablement. Puis polissez avec du papier verré très-fin les couches de blanc, ensuite on donnera deux couches de teintes, à la troisième on introduira du vernis très-blanc dans la

teinte avec laquelle vous donnerez deux couches, si une seule ne suffit pas pour couvrir. Ensuite laissez sécher et donnez une petite couche de vernis très-blanc, vernis anglais nº 2, autant que possible. Ainsi les teintes étant bien préparées et surtout employées avec le pitoit, vous obtiendrez un beau travail. Cette peinture n'a pas besoin d'être polie, un chiffonnage à la ponce fine et du drap blanc suffisent. S'attacher surtout à bien laver, pour qu'il ne reste pas de ponce dans les encoignures; en somme, ces sortes de couleurs demandent beaucoup de propreté soit dans la préparation, soit dans l'emploi.

Art. 2.

Des vermillons.

Les vermillons étant des matières extrêmement coûteuses, la plus stricte économie doit être apportée dans leur emploi. Le meilleur est celui que nous tirons de l'Angleterre; il est de deux nuances : pâle et foncé. Ce dernier n'ayant pas de corps, on l'emploie pour glacer; le pâle au contraire couvre beaucoup, sert pour la couche des fonds et pour réchampir. Quoique plus cher que les vermillons français et allemands, il est encore plus économe, soit à cause de sa finesse et la facilité de son emploi.

Le vermillon étant naturellement siccatif, on le délaye dessous la mollette à l'huile de lin, détrempé à l'essence et un peu de siccatif et de vernis. Pour en faciliter l'emploi au réchampissage, l'on y mêlera un peu de blanc de molton broyé à l'essence.

La préparation des dessous doit être d'un blanc couleur de chair, préparé à l'instar des gris; vous introduirez dans la première couche de vermillon pâle un peu de rouge d'Italie pour le ramener à la nuance de vermillon foncé; ce qui favorise le glacis à couvrir d'une seule couche, autrement il en faudrait deux. Les couches de vernis appliquées sur le vermillon doivent être du vernis blanc comme pour les jaunes.

ART. 3.

Des laques.

Les laques se divisent en plusieurs nuances et qualités, les plus riches sont celles connues sous le nom de carmin et anglais. Ces deux derniers ne s'emploient que dans les peintures extra. Celle dont on se sert le plus est la laque carminée, les autres ne sont que des laques composées en partie avec des bois de teinture dont je ne conseille pas l'emploi.

La laque carminée est de deux nuances, la rose et la fumée; l'une s'applique sur les fonds foncés, l'autre sur les fonds clairs. Si l'une ou l'autre ne remplissait pas les conditions désirables à l'emploi, il faudrait les mélanger ensemble. Ces glacis, comme tous les autres, n'ayant qu'un corps, il faut, pour leur donner du soutien et en faciliter l'emploi, les préparer à l'huile avec un peu de siccatif, et broyer très-finement.

ART. 4.

Noir d'ivoire.

Le noir d'ivoire est une des principales matières

employées dans la peinture en équipages; on en distingue plusieurs qualités; cependant toutes se nomment noir d'ivoire et sont vendues comme tel; le difficile est de savoir choisir. Je conseille de prendre celui en pierre, léger à la main, et dont la cassure offre un grain très-uni et exempt de petits pointillages brillants.

Ce noir doit être minutieusement broyé à l'essence et détrempé au vernis japon anglais. Ce liquide est sans contredit le meilleur pour l'emploi de cette matière; il lui donne du corps, facilite son séchement, et lui procure une belle nuance. Ce noir, ainsi préparé, s'emploie admirablement pour les réchampissages; mais pour les fonds, il faut le tenir demi-brillant. Celui-ci couvre parfaitement sur une couche de noir de fumée. Cependant, si l'on veut obtenir un très-beau noir, on donnera sur cette couche un petit glacis de japon mêlé de noir. Ce glacis ayant le défaut de refuser, il faudra le dégraisser avant de vernir.

Art. 5.

Des bleus.

Les bleus que l'on emploie pour notre industrie sont : le bleu minéral de Prusse, un autre appelé Flore, et le bleu ultra-marine, ou lapis lazuli; mais ces deux derniers sont d'un prix tellement élevé, qu'il est inutile de nous en occuper; ne s'employant jamais, ils se trouvent remplacés par le bleu factice connu sous le nom de bleu d'outre-mer; le meilleur

est celui de Guimet. Ce bleu n'a aucun corps et ne s'emploie que pour les glacis.

Le bleu de Prusse a le désagrément d'être cuivré; indépendamment qu'il procure des tons faux, il possède un acide qui brûle les matières mélangées; il n'a que l'avantage d'avoir plus de corps que les autres bleus.

Le bleu minéral est celui qui offre le plus de garantie; cependant, celui dit de Flore a un ton un peu plus riche, ayant la même qualité, mais il est moins corsé.

C'est en mélangeant ces bleus avec du blanc de céruse que l'on découvre leur qualité; si le bleu n'est pas franc, il rendra un ton grisâtre au lieu d'un bleu vif.

Art. 6.

Vert fin.

L'invention de ce vert est un service rendu à la peinture, car avant cette découverte, il fallait le composer, et il arrivait que le bleu, qui entre pour une bonne part dans cette composition, brûlait une partie des autres matières et le vert se décomposait à l'air.

Jusqu'à présent les verts anglais ont incontestablement la supériorité. Cependant le vert foncé, dit émeraude, n'a pas la nuance désirable pour se mélanger avec le noir d'ivoire; il en résulte un ton faux; celui de France au contraire en donne un très-

riche. La qualité de ce vert est donc dans sa nuance et sa finesse.

La quantité de nuances de ces verts est tellement grande, que beaucoup sont inutiles. J'engage donc à ne se procurer que ces trois nuances : feuille-morte, vert-pré, et vert-émeraude foncé; avec ces trois nuances et du noir d'ivoire, on obtiendra le ton que l'on désire à peu de chose près.

Art. 7.

Brun Vandick.

Le brun Vandick est une des matières les plus dures à broyer; aussi devons-nous savoir gré à celui qui a eu l'heureuse idée de le pulvériser, ce qui évite la peine de le broyer; il s'infuse et se bat comme le noir de fumée. Ce brun étant très-siccatif peut se préparer à l'huile mêlée de siccatif par moitié (comme les verts fins), à l'exception des compositions au noir d'ivoire, que l'on doit préparer au vernis ajouté de siccatif. Cependant, si l'on voulait employer ce brun pur de mélange, on le prendrait non pulvérisé pour le broyer très-fin.

Celui-ci possède un reflet aqueux que n'a pas l'autre, qui a été lavé à l'eau, mais il est délicieux pour le mélange.

Ce brun est précieux pour composer des teintes de fantaisie, il est en outre très-solide et a beaucoup de corps.

ART. 8.

Terre d'ombre.

Il y a deux sortes de terre d'ombre : l'une naturelle et l'autre calcinée ; la terre dite naturelle a un ton tellement fade, qu'elle n'a presque aucune utilité ; la calcinée, au contraire, est d'une nuance très-riche, avec laquelle on peut obtenir des teintes très-chaudes, mêlée avec le Japon, le chrôme rouge, etc. Cette terre étant très-dure à broyer, on peut la remplacer par une composition de brun Van-dick, noir d'ivoire, un peu de jaune-rouge et de Japon Cette composition n'offre point la même solidité que la terre naturelle qui se prépare à l'huile ; la factice se prépare au vernis et siccatif. Cette terre a une propriété siccative du plus haut degré.

ART. 9.

Céruse.

Le blanc de céruse est supérieur à tous les autres blancs, notamment les Théodore Lefebvre et le Folmann. Cette matière est une de celles qui sont sujettes à la falsification. Voici, cependant, le moyen le mieux employé pour arriver à reconnaître sa qualité : Écrasez un peu de ce blanc dans du papier brut, pliez le papier, allumez-le en le suspendant sur une assiette ; s'il s'échappe des parcelles plates et jaunâtres, il est de mauvaise qualité. La bonne céruse, au contraire, doit produire des petits grains de plomb très-brillants.

Pour être sûr de son blanc, j'engage à l'acheter tout broyé, par petits tonneaux estampillés à la marque du fabricant de l'une des deux marques dont il a été parlé au commencement de cet ouvrage... C'est le seul moyen d'avoir un blanc pur et très-bien broyé.

Art. 10.

Des ocres.

Il y en a de deux sortes : l'ocre rouge et l'ocre jaune ; ce dernier est celui dont on fait le plus grand usage, surtout pour les impressions. Avant d'avoir trouvé le moyen de le pulvériser, on l'employait en nature, mais son corps granuleux laissait toujours quelques aspérités après le ponçage; puis il fallait le broyer, ce qui était déjà une dépense de temps, au lieu que l'ocre pulvérisé est d'une très-grande finesse et n'a besoin que d'être délayé.

Comme on est obligé de le laver à l'eau pour le pulvériser, et que par conséquent il est humide, il faut le bien faire sécher avant de s'en servir.

Art. 11.

Des précautions à prendre à l'égard des couleurs.

Toutes les couleurs, de quelque nature qu'elles soient, en pierre ou en pain, doivent être employées parfaitement sèches. Pour s'en assurer, cassez-en un morceau ; les fragments du morceau cassé doivent présenter un corps ferme, lisse, avec le grain

très-fin. Il faut surtout prendre l'habitude de déposer toutes les matières à l'usage de la peinture dans un magasin très-sec; les couleurs humides empêchent les teintes de sécher et enlèvent souvent la richesse de la nuance... La même observation peut être faite à l'égard des liquides.

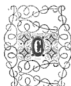


CHAPITRE XII

DES LIQUIDES. LEUR EMPLOI, LEUR QUALITÉ

ART. 1er.

Des vernis. — Vernis n° 1.



'EST à ce vernis que l'on doit, en grande partie, la beauté et la solidité des peintures, mais il faut pour cela qu'il soit de bonne qualité, et comme il n'est facile de le reconnaître qu'à l'usage, il est donc nécessaire de ne le tirer que des fabriques recommandables. Ils diffèrent de numéros, et par conséquent de prix ; tous cependant doivent être fabriqués avec des gommes dures et de l'huile de lin de première qualité ; ils ne diffèrent entre eux que par la blancheur et le plus ou moins de corps d'huile.

Le n° 1 s'emploie pour le fini en dernier ressort, le n° 2 pour le polissage, le n° 3 pour la détrempe des teintes foncées et pour les teintes claires du n° 2.

Quoique les Français aient fait des progrès dans

cette fabrication, les Anglais conservent encore sur nous l'avantage pour les vernis à finir, mais non pas au point de vue de la durée ni de l'emploi.

Le vernis français a le désagrément de ramollir les dessous après son application, ce qui détruit en partie le travail que l'on a exécuté pour les fonds; désagrément que l'on n'a pas avec le vernis anglais, qui se manipule du reste beaucoup mieux. Quoique ce vernis, tel qu'il est, se mélange avec l'essence ordinaire, il est prudent d'avoir à sa disposition de l'essence rectifiée dite de New-York; on peut, en cas d'accident, relaver un panneau avec cette essence.

Le vernis à finir doit être employé très-grassement, bien pelotter les parties sur lesquelles on l'applique, cela lui donne un gonflement qui arrondit parfaitement les peintures; l'ouvrier qui emploie ce vernis grassement et sans coulure est certainement un ouvrier habile.

Vernis n° 2.

La réussite de ce vernis est peut-être la plus difficultueuse, il satisfait rarement toutes les exigences; les uns le trouvent trop gras, les autres trop maigre et dur à l'emploi. Il y a cependant un moyen bien simple pour en faciliter l'usage; quand il est trop dur, il faut y ajouter un peu d'huile de lin en très-petite quantité, sinon il friperait.

Il n'est guère possible de remédier à celui qui est trop gras; il offre de grandes difficultés pour le

polir et devient souvent un obstacle à la réussite d'une belle peinture.

Vernis n° 3. — Celui à raccords et le Shéné.

Le vernis n° 3 n'a aucun mérite à l'emploi si ce n'est pour la préparation des couleurs. Celui a raccords s'emploie pour les petits rhabillages pressés, il faut en faire usage le moins possible, attendu sa mauvaise qualité.

Reste le vernis Shéné : celui-ci a le mérite de sécher instantanément lorsqu'il est appliqué sur des raccords à moitié secs, sans détremper la teinte ni même la changer; on peut appliquer dessus une couche de vernis gras, sans inconvénient, dix minutes après son application. Il est très-utile pour arrêter les encoignures des caisses au moment de vernir en dernier ressort.

Ce vernis est ennemi de l'air et doit être employé à la chaleur, sans quoi il blanchirait. Si cela arrivait, on le ferait revivre en approchant d'une bougie allumée les parties blanchies. On le renfermera dans un flacon de la contenance d'un dixième de litre, bien bouché. Le petit pinceau dont on se sert doit être adapté au bouchon de manière à ce que son extrémité plonge dans le liquide.

ART. 2.

Des siccatifs.

Il en est des siccatifs comme des vernis, il faut les acheter à bonne source; cependant on peut faci-

lement s'assurer si le siccatif est gerçable; pour cela appliquez-en sur une portion de vitrage exposé au soleil; lorsqu'il sera entièrement dépouillé de son corps limpide grattez-le légèrement avec l'ongle, s'il tombe en poussière sans être gercé, il est de bonne qualité. Cet essai peut également se faire à l'égard des vernis et des japons, mais il sera plus difficile à reconnaître. Il ne faudrait pas confondre la gerce avec la frissure, car tout liquide devenant vieux a ce petit défaut, cela n'ôte rien à sa qualité. La gerce à redouter est celle qui se déclare quand le liquide est dans son état de brillant... Il commence par fayencer de droite et de gauche.., alors il y a mauvaise qualité.

Le siccatif dont nous nous occupons est une huile dégraissée et cuite avec des matières siccatives, ne nuisant ni à la peinture ni au vernis. Il n'en est pas de même de l'huile grasse, qui est la perte de l'autre peinture dans laquelle elle se trouve mêlée; aussi bien, peu de peintres aujourd'hui en font usage.

Ainsi, avec ce siccatif de bonne qualité, on peut sans crainte préparer toutes les teintes foncées, à l'exception de celles où il rentre du noir d'ivoire; alors il faut ajouter un peu de vernis, tenir les teintes un peu mâtes pour empêcher le refusage...

Colle d'or.

Cette espèce de siccatif nous vient d'Angleterre; il est supérieur au nôtre en qualité et précipite davantage; mais il a le désagrément de refuser beau-

coup plus, ce qui entraîne à des chiffonnages; il est du reste plus coûteux. Le siccatif mêlé avec du vernis anglais un peu de Japon, de blanc de céruse et du jaune de chrôme prouve une mixtion parfaite pour recevoir la dorure. Ce siccatif est très-utile dans les travaux extra-pressés; très-solide de corps, il est le seul siccatif qui s'accorde avec le vernis anglais.

Art. 3.

Huile de lin.

De toutes les huiles en usage dans la peinture, l'huile de lin est sans contredit la seule que l'on doive employer pour la peinture des voitures; elle est supérieure aux autres à cause du siccatif qu'elle possède, encore faut-il qu'elle soit pure de mélange. Aujourd'hui, l'huile de gaz entre pour beaucoup dans sa falsification. Cette fraude est facile à reconnaître par l'odeur de cette huile qui est infecte.

Avec l'huile de lin de bonne qualité, on peut préparer toutes les couleurs dont la matière contient un corps siccatif, mais cependant mélangé avec plus ou moins de siccatif. Les teintes ainsi préparées ont l'avantage de mieux s'employer, de mieux couvrir et de fournir davantage que celles au vernis; mais il faut bien se garder de l'employer avec des matières non siccatives, telles que les noirs. Ceux-ci doivent toujours être préparées au siccatif et vernis.

Art. 4.

Essence.

L'essence de thérébentine est la seule en usage pour la peinture des voitures; c'est à l'odeur qu'on peut reconnaître sa qualité, très-souvent on la falsifie avec l'essence de gaz qui exhale une odeur infecte. La plus pure est celle qui a été rectifiée, elle est peu connue dans le commerce et nous vient d'Angletèrre; elle porte le nom d'essence de New-Yorh. Son prix trop élevé en empêche souvent l'emploi; cependant, j'engage les peintres à en avoir toujours une certaine quantité à leur disposition. Elle est nécessaire pour dégraisser et éclaircir les vieux vernis anglais et pour laver le vernis mal réussi.

Art. 5.

Mixtion pour dorure, son application.

Il y a quelques années, les moyens employés pour préparer un équipage à recevoir la dorure étaient d'un prix tellement élevé, qu'il n'y avait que les fortunes de premier ordre qui pouvaient y prétendre. Mais aujourd'hui le procédé est le même que pour recevoir les réchampissages ordinaires, si ce n'est de bien laisser durcir les dessous et de perfectionner son travail autant que possible.

Dans l'article relatif à la colle d'or, j'en ai parlé comme mixtion qu'on pouvait employer pour coucher. Cependant, la mixtion que les doreurs de bâtiments emploient est préférable. On la mélange

avec du blanc de céruse et du jaune de chrôme broyés excessivement fin à l'huile de lin.

Toute mixtion doit être employée très-sèchement, ayant soin d'essuyer souvent le pinceau pour le dégorger, et de remuer la mixture; la bonne mixtion peut se dorer douze heures après son application; le bronze se prépare de la même manière. Lorsque le doreur a livré son ouvrage au peintre, celui-ci doit laver à grande eau avec la plus grande précaution pour ne pas rayer l'or, et encore ne doit-on faire ce lavage que deux ou trois jours après.

Ensuite arrêter le réchampissage au pinceau avec de la gélatine à l'eau, puis un second arrêtage avec du vernis blanc coupé d'essence. Etant sec, vous découpez avec de la teinte du fond les parties d'or qui ont pu s'attacher sur la peinture; ou pour éviter cela, vous prendrez de la terre glaise dissoute dans de l'eau, et avec une éponge, vous frotterez partout le train et la caisse, s'il y a de la dorure.



CHAPITRE XIII

DU CANNELAGE

ARTICLE UNIQUE.



E réchampissage de fantaisie a eu sa vogue à Paris, il y a vingt-cinq ans, et a duré près de trois années; l'apparition de celui en relief, inventé par les Anglais, en a ramené la mode, de sorte qu'aujourd'hui ce procédé fait fureur.

Le cannelage au pinceau (*a*) est un travail exceptionnel; pour l'exécuter, il faut être habile réchampisseur; la principale chose est de bien prendre l'aplomb des panneaux; chacun des carrés doit avoir huit pans bien marqués. Il faut, pour obtenir un beau résultat, que cette canne soit faite à deux fois, c'est-à-dire repasser une seconde couche de teinte dessus les premiers filets. Ce travail est tellement

(*a*) Pl. 689, fig. C.

difficile à exécuter qu'il y a très-peu de réchampisseurs qui puissent y arriver.

Il n'en est pas de même pour celle en relief qui s'exécute avec un tube ; bien exécuté elle est préférable à l'autre, attendu qu'elle est plus saillante. Il n'est pas utile d'être réchampisseur pour cela, tout homme intelligent ayant l'habitude du tire-ligne peut faire ce travail avec un peu d'étude (*a*).

La teinte, pour la canne au pinceau, se compose avec du blanc de céruse, de l'ocre jaune, et un peu de vermillon, le tout broyé et détrempé à l'huile de lin pure éclaircie avec de l'essence ; l'hiver on y introduira un peu de siccatif, La teinte, pour celle en relief, est composée des mêmes matières, excepté les liquides. On broiera à l'essence détrempée à l'huile siccative. Il faut que cette teinte soit d'une extrême finesse et d'une grande propreté ; elle sera filtrée et le tube conservé dans un état de qrande propreté.

(*a*) Voir Pl. 689, fig. D.



CHAPITRE XIV.

DES ACCIDENTS EN GÉNÉRAL.

Art. 1er.

Fripage.



N appelle fripé tout vernis qui, après son application, présente à sa surface des parties ratatinées. Quelquefois cette cause provient de l'infériorité du vernis; le plus souvent, cet accident se produit par la fraîcheur de la température, notammeet pendant l'hiver il se prononce plus fortemens sur les parties où le vernis n'a pas été passé d'une manière égale, il y a alors épaisseur.

On évitera donc : 1° de donner les couches moins fortes dans la saison des froids; 2° d'exposer à l'air la caisse avant que le vernis soit un peu dur; éviter surtout que le soleil frappe dessus.

Remède.

Quand la fripe est légère, elle peut disparaître en l'exposant à la chaleur soit du soleil ou de l'étuve ; une fois disparue, prendre soin de ne pas l'exposer de nouveau à la fraîcheur, le mal alors serait sans remède. Il faudra donc conserver la voiture à la chaleur jusqu'à ce que le vernis soit durci, alors on le polira, on laissera raffermir le vernis, puis on lui donnera son petit arrêtage.

Quant aux épaisseurs, dont la fripe n'aurait pas disparu, ou qui seraient tournées en huile, on les enlèvera avec un couteau et on les lavera avec un chiffon non plucheux, et puis après les vernir au pinceau. Une fois ces parties bien sèches, on les adoucira avec une petite pierre de ponce et on les chiffonnera à la ponce fine au moment de réchampir.

Pour les voitures dont la fripe est trop prononcée, il n'est d'autre remède que celui de laver à l'essence avec un chiffon de linge, si toutefois le vernis n'est pas trop pris, car il faut enlever tout le vernis qui se trouve fripé... Cette opération terminée, on laissera sécher et on polira.

Mais quand le vernis se trouve pris au point de ne pouvoir plus se détremper, c'est une peinture perdue, il faut laisser durcir le vernis, le gratter, le reponcer et repeindre.

De tous les accidents qui peuvent survenir dans la peinture en équipages, le fripage est le plus grave de tous.

ART. 2.

Des cloques.

Un fort calorique, de quelle nature qu'il soit, peut déterminer les cloques. Cela provient soit de ce que les couches de dessus sont appliquées sur d'autres beaucoup trop maigres ou trop durcies, ce qui empêche ces deux corps de s'adapter ensemble, de là vient que la chaleur fait soulever celle de dessus.

L'autre cause provient des vernis exposés à la grande chaleur avant d'être assez durs. Il faut surtout se méfier du soleil de mars, son action est la plus pernicieuse. Le moyen de réparer les cloques, c'est d'en faire les raccords.

ART. 3.

Des gerces.

Lorsqu'une peinture gerce avant le temps de sa vétusté, c'est qu'il y a emploi de mauvaises matières ou manque de connaissance du peintre qui les a appliquées.

Le moyen d'établir une peinture à l'abri des gerces est de se servir de liquide de première qualité et d'en raisonner l'application; voici le moyen le plus simple : la première couche d'imprimure doit être grasse, les autres couches demi-mattes, jusqu'à la dernière couche de teinte, en finissant par des vernis très-gras, vous obtiendrez alors une peinture solide et à l'abri des gerces.

ART. 4.

Des boursouflures dans les cuirs.

Question difficile à traiter ; malgré mes nombreuses observations et une étude sérieuse de la matière, je n'ai pu arriver à me former une opinion exacte à cet égard.

Cependant j'incline à croire que la cause de ces boursouflures provient uniquement de ce que le bois sur lequel on colle le cuir a été imprimé ; il est du reste facile d'en faire l'expérience sur deux planches de panneaux dont une sera peinte.

ART. 5.

Picotage des vernis.

On appelle picotage ces milliers de petits trous qui se forment dans le vernis après son application. Le picotage peut provenir de trois causes apparentes : la première, introduction dans le vernis d'une dose de siccatif très-forte, ce qui précipite le sèchement et occasionne ces petits trous ; la seconde provient d'un corps gras dans les dessous ; ainsi, les peintures neuves, dont les liquides n'ont pas eu le temps de durcir, laissent après le polissage des parties brillantes, et c'est précisément à ces endroits que le vernis picote ; la troisième cause provient souvent de l'introduction, dans le vernis à finir, de liquide non sympathique à ce vernis ; aussi doit-on prendre les plus grands soins, en appliquant les derniers vernis, de ne se servir que d'outils appro-

priés à cet usage et de vernis garantis et à l'épreuve.

ART. 6.

Du dépouillement de la peinture sur les bois. ses causes.

Ces mauvais effets se produisent très-souvent, et très-souvent aussi, la cause de ces défectuosités est imputée à l'ouvrier à tort ou à raison. Il est à remarquer que la peinture se détache particulièrement sur les jantes et les moyeux des roues; la cause en est peut-être de ce qu'on a l'habitude de faire tremper les moyeux dans l'eau pour empêcher le bois de se fendre; d'un autre côté, quand on cercle les roues, l'eau qu'on a jetée sur celles-ci n'a souvent pas eu le temps de sécher au moment de la peinture; et il en résulte que la peinture, ne pouvant s'imprimer sur le bois, se dépouille lorsqu'elle est sèche.

L'emploi du bois vert peut déterminer aussi cet effet, de même que la première couche après le ponçage, la peinture étant trop maigre d'huile.

ART. 7.

Des peintures vernies tachées.

Que de reproches, que de désagréments, ne s'attire-t-on pas de la part du propriétaire d'une voiture sur laquelle on constate un pareil accident? Le carrossier alors, attribue cela à diverses causes qui ne sont pas réelles.

Je sais être dans le vrai en disant que, plus le vernis est supérieur en qualité, plus il est susceptible de tacher, attendu que son lustre est plus brillant, que son corps est très-gras, et que la plus petite chose qui le touche suffit pour occasionner une tache, ce qui se produit plus difficilement sur des vernis inférieurs. Les taches les plus grasses sont celles causées par les boues de Parie, ce qui s'explique par la nature des eaux qui sont mélangée de divers acides provenant des détritus de tous genres jetés dans les ruisseaux, ces immondices étalées sur le vernis, le brûlent et laissent une tache ineffaçable.

Pour remédier, autant que possible, à cet accident, il faut, lorsque le vernis est assez dur, polir à l'eau avec du tripoli que l'on aura broyé très-fin, ou bien de la terre pourrie et quantité d'eau; ensuite frotter ses panneaux avec un chiffon très-fin imbibé d'huile fine; si le chiffon était insuffisant pour cette opération, on ferait le frottage avec la main, puis on essuiera avec du linge sec, ce travail s'appelle lustrage.

Pour éviter l'incrustation des taches, le meilleur moyen, est de bien laisser sécher le vernis, et autant que possible, ne jamais laisser la boue séjourner dessus. Puis après que la voiture a subi une dizaine de lavages, passer de l'huile douce de la manière indiquée ci-dessus.

On appelle louche, tout vernis qui a perdu son brillant quelques jours après son application. Ceci

n'arrive guère que dans la saison humide ; le vernis étant fraîchement passé et exposé à l'air, l'humidité sous forme de brouillard s'étend sur le vernis et s'imprime dessus, cet effet peut cependant disparaître à l'exposition du soleil. Mais il n'en est pas de même du louche. qui survient dans les magasins et dessous les remises, celui-ci a pour cause l'humidité de la terre, qui pènètre dans le cœur du vernis et souvent le décompose. Il faut alors avoir recours à un autre vernissage. Je répéterai en terminant, que plus le vernis est en qualité supérieure, moins il est susceptible à se loucher.

Art. 8.

Des panneaux de cuirs.

L'application de la peinture sur les cuirs, est incontestablement la plus difficultueuse ; attendu que les cuirs sont susceptibles soit de décollement, de bosselures etc., accidents dont la cause est toujours imputée au peintre.

Je vais donc m'expliquer à ce sujet : lorsque sur un panneau se manifeste un gonflement, il est évident que le cuir est décollé du panneau de bois ; ce défaut ne paraît que lorsque la peinture a reçu du vernis ; ce mauvais effet est produit par l'eau dont on se sert pour poncer et polir, elle qui donne une fraîcheur aux cuirs, ramollit la pâte et la détache du panneau, de là il s'ensuit un gonflement.

Quant aux bosses, la cause en est à peu près la même, si ce n'est que l'eau n'a pas pénétré jus-

qu'à la pâte, mais seulement dans l'intérieur du cuir; il est à remarquer aussi que ces bosses se produisent presque toujours au bas des panneaux et au-dessus de la lunette. C'est que l'eau pénètre par les bords du cuir.

Nous avons les cassures qui se produisent sur les impériales, ainsi qu'aux tonneaux de siége des voitures dites de gala ou de ville. En voici la cause : les planches qui forment le panneau de l'impériale se disjoignent par la chaleur, après l'application des cuirs, ce qui les fait plier. Puis vient l'humidité, les planches se resserrent, les cuirs se gonflent, et la peinture, étant durcie, éclate et forme des cassures.

Les cassures des tonneaux ne proviennent pas de la même cause; nous avons souvent pu constater un creux entre le bois et le cuir; ajoutez à cela le roulis de la voiture, les mouvements saccadés et les secousses qui en sont la suite, et l'on comprendra facilement que le cuir, ne pouvant résister, se tend et casse. Viennent ensuite les petites cavités qui apparaissent à des distances régulières après l'application des dernières peintures. Ces petits trous sont occasionnés par l'aspiration des clous d'épingles qui servent aux panneaux de bois, lorsqu'ils ont été trop enfoncés.

Mais si, à la place de ces petites cavités, il apparaissait des petites bosses, c'est que les clous auraient été passés à fleur de bois, et que, par suite du mouvement de la voiture, les clous tendant à res-

sortir en dehors repoussent le cuir et forment ces petites bosses.

Maintenant que nous avons parlé des inconvénients qui peuvent résulter de la peinture appliquée sur les cuirs, je vais essayer de donner quelques conseils basés sur l'étude et une longue expérience, conseils ayant pour but d'éviter, ou tout au moins de remédier à ces accidents.

ART. 9.

Décollage des cuirs.

Il est d'usage d'imprimer les panneaux de bois pour recevoir les cuirs; je me suis moi-même conformé à cette vieille habitude, mais en protestant contre une semblable manière de faire; car il est évident que la pâte à l'eau dont on se sert pour coller les cuirs est incompatible avec le corps gras. C'est tellement vrai, que si vous collez des cuirs sur deux planches, l'une brute et l'autre peinte, le cuir sera plus adhérent et plus ferme sur la planche privée de peinture.

Ainsi, pour éviter les petites bosses, les creux, etc., il ne faut pas que vos clous soient enfoncés à plus d'un millimètre; passez ensuite sur les clous une éponge imbibée d'eau, ce qui fera gonfler le bois et l'obligera à couvrir la tête des clous. Vous laisserez au bois le temps de faire son travail, puis vous poserez le cuir que vous aurez préalablement étiré.

Lorsque le cuir est assez sec, on le cloue avec la

plus grande précaution; on évitera surtout de laisser pénétrer l'air entre le cuir et les panneaux, car la nature de l'air tendant à se dilater peut former des gonflements. On n'imprime pas les cuirs avant qu'ils soient bien secs, et, pour en avoir la certitude, on passera sur leur surface un fer à repasser bien chaud, ayant soin toutefois d'étendre une feuille de papier entre le fer et le panneau, pour éviter de brûler le cuir; on continuera ce repassage jusqu'à ce qu'il ne reste plus d'humidité; alors on pourra imprimer. Cette manière de procéder a aussi l'avantage de faire tendre le cuir, tout en le séchant, et de lui donner aussi plus de corps.

Je ne saurais trop recommander de bien mastiquer avec du mastic à l'huile la figure des lunettes et les gorges en dessus des panneaux de Custolde avant de poncer, ceci est très-urgent.

Les cuirs étant ainsi préparés, il est presque impossible qu'ils se soulévent.

Tant qu'aux petites aspérites, si elles se présentaient après le ponçage de la caisse, on les étendra avec le fer à repasser; puis on les adoucira en les ponçant à l'essence. Dans le cas où il ne resterait pas assez d'apprêts sur ces parties, on donnera deux couches de gris avant de les adoucir. Et lorsque ces défauts paraissent après que les vernis ont été appliqnés, il faudra les poncer à l'eau, et ensuite les reglacer d'une couche de vernis japon.

La pose des baguettes, quand elles doivent être peintes en noir, doit se faire après le dressage de la

caisse. On évitera, par tous les moyens possibles, l'infiltration de l'eau dans les trous des clous : les plaqueurs, surtout, devront se servir de poinçons très-minces pour pointer la place des clous; ne pas faire un trou profond, car il serait obligé de retirer violemment son outil, ce qui soulèverait le cuir et introduirait l'eau dans l'intérieur.

Quant aux tonneaux dont les cuirs sont cassés, je ne connais d'autre remède que celui d'enlever la peinture existante pour en appliquer une autre. Le meilleur préservatif serait de tendre une toile avant la pose du cuir, et pour rendre les matières flexibles, mêler la peinture à des corps excessivement gras.

Pour les cassures des impériales, on fera des impressions qu'on apprêtera avec des teintes dures un peu grasses.

Il nous reste à parler des vieux cuirs à repeindre. Lorsque la peinture est gercée à fond, le seul moyen que je connaisse pour remédier à cela est de brûler la peinture. On risque cependant de brûler le cuir ou le faire boursouffler; il faut donc apporter à ce travail la plus grande attention : la brûlure est irréparable; le gonflement peut s'applatir. Dès qu'on pourra constater que le cuir se soulève, on aura le soin de bien mouiller la partie endommagée pour ramollir le cuir, puis vous passerez le fer chaud pour l'aplatir.

Je terminerai ce long article en faisant observer que les conseils que j'ai donnés pour l'exécution d'un travail aussi ingrat que difficile, ne sont peut-

être pas d'une exactitude absolue, mais au moins, ils sont le résultat de recherches aussi sérieuses que sincères. Arriver à la perfection dans ce genre de travail me paraît difficile.

ART. 10.

Des panneaux de tôle.

La peinture appliquée soit sur les métaux, soit sur les cuirs, offre beaucoup plus de solidité que celle appliquée sur le bois. Cependant la tôle a le grave inconvénient de rouiller certaines parties, ce qui force la peinture à se transformer en petites globules, ce qui est très-difficile d'empêcher; toutefois, ces accidents dépendent de la manière de travailler.

Voici ce que je propose : lorsque les tôles seront posées, on aura soin d'enlever toutes les pailles de fer se trouvant à leur surface. On passera de l'huile de lin qu'on essuiera avec un chiffon. La premiere couche d'imprimure doit être préparée de minium et de blanc de céruse à l'huile. Cette couche une fois sèche, il faut mastiquer les parties creuses, ainsi que les endroits des clous, avant de poser les recouvrements dits moulures, ce qui doit se faire après le mastiquage.

Quant au reste de la peinture, elle est la même que pour le bois; j'observerai en terminant qu'il faut donner une couche de peinture très-grasse aux derrières des tables avant de les poser.

ART. 11

Des outils.

Le peintre se sert de pinceaux, de blaireaux ou brosses plates, instruments dont on se sert pour appliquer la peinture sur les caisses. Il est nécessaire, pour lisser les teintes et les glacis, que l'ouvrier en ait toujours deux à sa disposition : l'un sert à étaler les teintes et l'autre à les lisser.

Pinceaux.

Il y a bien des sortes de pinceaux, et chacun a ses fonctions à remplir : celui appelé pitoit est très-utile pour peindre les petites parties des caisses et les grosses ferrures ; mais il offre bien plus d'avantage pour l'application de le peinture sur les trains. Avec cet outil, on emploie la couleur très-liquide, ce qui offre une grande économie, attendu qu'on en use moins et qu'il couvre beaucoup mieux ; il ne corde point et n'est pas sujet à éclabousser de peintures les parties réservées, ce qui est difficile d'obtenir avec une brosse plate. Ces deux outils se distinguent des autres pour l'emploi ; j'ai cru ne pas devoir m'étendre sur les autres, me bornant seulement à les énumérer.

Pinceaux courts à trois plumes, à deux plumes et à pointes pour raccords.

Pinceaux à moulures, à bandes, à istelle et filet pour réchampissage.

Brosses rondes en soie grises pour imprimer le dedans des caisses et pour étaler les aprêts.

Brosses plates pour appliquer et filer les teintes et vernis.

Art. 12.

MANIÈRE DE COMPOSER LES DIVERSES NUANCES DES COULEURS DE FANTAISIE.

Jaune.

Quoique les jaunes soient préparés par les fabricants pour être employés tels, ils laissent encore bien des nuances à désirer; il est donc nécessaire de savoir les mélanger pour obtenir la nuance voulue.

Paille.

Ce jaune se compose du chrôme clair, dit serin, et de blanc de céruse proportionnellement à la nuance que l'on veut obtenir.

Citron.

Il se compose de jaune bouton d'or et d'une parcelle de bleu, et si l'on veut la nuance très-claire, on y ajoutera du blanc.

Café au lait.

Blanc de céruse mélangé avec de l'ocre jaune et un peu de bitume.

Jaune-feu.

Se compose de jaune de chrôme clair avec de la terre de Sienne.

Nankin.

Mélange de blanc de céruse et d'ocre jaune, on y ajoutera un peu de terre de Sienne ou de laque rosée.

Chamois.

Se compose de blanc, d'ocre jaune et un peu de vermillon.

ART. 13.

Blanc.

Le blanc de céruse a besoin d'être teinté d'une pointe de bleu ou de noir d'ivoire pour avoir une belle nuance et aussi pour soutenir le vernis.

ART. 14.

Des verts en général.

Il en est des verts ainsi que des jaunes, il manque une quantité de nuances qu'il faut composer pour les obtenir.

Vert impérial.

Se compose de vert émeraude et de noir d'ivoire.

Feuille morte.

Quoique ce vert préparé par la chimie possède une nuance très-riche, on peut la mêler soit avec du blanc, du jaune, du rouge, selon la nuance que l'on veut obtenir.

Vert bouteille.

Pour obtenir ce ton, on se sert simplement de noir de fumée, ce n'est que par les couches de vernis appliquées dessus, qu'on déterminera la nuance de ce vert.

Vert d'eau.

Se compose avec du blanc de céruse et du vert métis très-clair.

En ce qui touche les verts, je puis me résumer

ainsi : les verts préparés par la chimie peuvent se mélanger avec les noirs pour obtenir des tons foncés, avec du jaune pour les tons clairs. On sait que le mélange du jaune avec le bleu produit la couleur verte, les nuances différeront donc selon le ton de jaune qu'on emploie.

ART. 15.

Des bruns.

Le brun en général, se compose de rouge et de noir d'ivoire, le noir de fumée produit des tons faux. Il y a ausi le Vandick, production d'une terre naturelle d'un ton très-riche, que l'on peut foncer à volonté avec du noir, ou du Japon anglais pour avoir un ton très-vif.

Brun tabac d'Espagne.

Il s'obtient par le mélange de brun Vandick, noir d'ivoire, jaune rouge, ou vermillon.

Brun carmélite.

Se mélange de brun Vandick et de noir de fumée, et donne un ton de brun de riche nuance, par la charge de vernis qu'on applique dessus.

Brun terre d'ombre, brûlée et naturelle.

Ces deux matières sont très-riches de tons, avec elles, on peut obtenir une infinité de nuances de fantaisie en les mêlant avec d'autres matières au choix.

ART. 16.

Noir œil de corbeau.

Avec du noir d'ivoire et du bleu de Prusse, on obtiendra ce ton, mais on peut y ajouter une pointe de terre d'ombre brûlée.

Tête de nègre.

Se compose de noir d'ivoire, vert fin foncé, et un peu de vermillon.

Noir fumée de Londres.

Se compose de noir d'ivoire, un peu de jaune oranger, une pointe de terre d'ombre naturelle et un peu de Japon.

ART. 17.

DIVERSES COULEURS.

Violet.

Mélange de bleu, de laque et de blanc.

Rose.

Pour obtenir un beau rose, on mélange du blanc avec de la laque carminée.

Lilas.

Se compose de blanc, de laque et de bleu.

Je borne ici, cet aperçu des diverses compositions de nuances, m'étant seulement arrêté sur les tons les plus en usage ; car s'il fallait traiter la matière à fond, il faudrait y consacrer plus d'un volume.

CHAPITRE XV ET DERNIER.

DÉTAILS SUR LES FONDS DE FANTAISIE ET LES IMITATIONS QUI S'EXÉCUTENT DANS L'ART DU PEINTRE EN VOITURES.

Fond d'or,



ES panneaux dorés s'exécutent avec des fonds blancs très-bien polis. Ils se font ordinairement au blanc de céruse en plusieurs couches, comme des apprêts, et on finit ces fonds au vernis gomme laque qu'on polit encore lorsqu'il est dur, ensuite on couvre de la mixture et on applique l'or, l'argent, le platine ou le bronze; puis deux couches de vernis n° 2, et, en dernier ressort, polir et vernir.

Fond d'écaille.

Sur un fond argent, couvrir de lacque et jasper au bitume de Judée broyé à l'huile siccative et beaucoup de vernis, ou bien encore, pour faire, un fond jaune indien jaspé à la terre de Sienne calcinée.

Fonds sablés d'or ou d'argent,

DITS AVANTURINS.

Lorsque les fonds bleus, verts ou bruns sont finis de nuance et vernis non en dernier ressort, on compose un liquide d'huile de lin dans lequel on mé-

lange de la poudre d'or, d'argent ou de bronze; on en charge un pinceau qu'en agitant adroitement et frappant sur le bras gauche, à la manière des peintres en bâtiment, on finit par saupoudrer assez régulièrement, de manière qu'en vernissant de beaucoup de couches par-dessus, on peut ensuite polir et vernir en dernier ressort.

Fonds avec paillons.

Ce genre se fait encore pour l'Egypte, et consiste en plaques de platine fixées sur mixtion et peintes aux teintes transparentes, avec dessins de fantaisie.

Fonds rayés.

Ce genre s'exécute par le réchampisseur et par les principes indiqués pour exécuter la canne.

Faux balustres.

On appelle faux balustres des imitations de balustres sur des panneaux qui sont d'abord presque finis de peinture, et sur lesquels on peint lesdits balustres qui, s'ils sont de la même couleur que le fond. s'appellent alorc balustres à la façon camayeu; mais il s'en fait de toutes couleurs, et lorsqu'ils sont achevés, on vernit, comme il est dit précédemment, de quelques couches, et on polit et vernit en dernier ressort (*a*).

Fonds cannés en nature.

Ces fonds sont de toute nuance et finis, car la canne posée dessus, on n'y retouche plus, et cette canne ne se vernit même pas; le jonc étant brillant par lui-même, ne se vernit que lorsqu'il est vieux et poli.

(*a*) Voir planche 706, titre Faux balustres.

Fond à sexagones renversés.

Il faut, sur les panneaux, dessiner à la craie (*a*); puis peindre, polir et vernir comme il est dit aux articles précédents.

Fausses jalousies.

Après avoir tracé ses fausses jalousies, il faut deux teintes, l'une claire et l'autre foncée; les lames seront fondues au pinceau, comme on peut le voir planche 705, titre Fausses jalousies.

Panneaux nattés.

Toujours même principe, voir planche 689, figure *a*.

Natte tendue.

Voir à la planche 689, figure *d*.

Filets et réchampis historiés.

Voir planches 711, 712 et panneaux dorés.

NOTE DE L'AUTEUR.

En uomposant cet ouvrage, je n'ai pas eu la prétention de donner la dernière perfection dans l'art du peintre en équipages, car le temps marche toujours et fait découvrir aux praticiens de nouveaux moyens quelquefois supérieurs aux anciens; mais ce dont je suis certain, c'est que je suis au nombre de ceux qui se sont le plus occupés de rechercher l'amélioration progressive dans ma profession de peintre en voitures, et que j'ai eu le bonheur d'arriver au but que je m'étais proposé, avoir constamment fait des travaux appréciés et rémunérés de manière à me créer une position indépendante et honorable, ce que je souhaite à tout travailleur intelligent et honnête.

(*a*) Voir à la planche 705, titre Sexagones renversés.

PETIT APPENDICE

MOYENS EMPLOYÉS POUR CONFECTIONNER UN ÉCHANTILLON DE PEINTURE POUR VOITURES.



IL faut préparer un papier mince de la grandeur de la glace sur laquelle on veut faire l'échantillon, on exécute alors au crayon ou à la plume, les dessins qu'on veut décorer de nuances diverses. Lorsque le dessin en est arrêté, on le plaque sur la glace destinée à former l'échantillon, et à l'envers de cette glace on trace sur le verre, avec un pinceau à filet et du noir de Bougie, tous les traits déjà faits sur le papier qui ne sert plus à rien, sinon pour un autre pareil; on remplit alors, toujours à l'envers et par des teintes premières sur la glace, qui seraient dernières sur des panneaux de bois, là, on varie les nuances à l'infini, il y a des échantillons qui ont jusqu'à cent nuances diverses.

L'homme habile dans l'art du peintre en voitures peut vernir la glace avant tout, et alors les teintes ne se décomposent plus.

FIN.

TABLE ANALYTIQUE ET ALPHABÉTIQUE

DES MATIÈRES ET SUBSTANCES

EMPLOYÉS DANS LA PEINTURE.

des Équipages.

Alcali volatil. — Ammoniaque caustique et fluide.

Bitume de Judée. — Asphalte noir insoluble dans l'alcool et fusible à une température plus élevée que l'eau bouillante. Il vient des bords de la mer Morte.

Blanc de céruse. — C'est un plomb que le vinaigre a converti en espèce de rouille blanche.

Blanc de zinc. — Sulfure zinzique sublimée par le feu.

Bleu. — L'une des sept couleurs primitives tirée du lapiz-lazuli, substance minérale.

Bleu de Flore. — Composé artificiel tiré de l'indigo moyen.

Bleu de Prusse. — C'est un composé de sang de cornes et de sous-carbonate de potasse, en y ajoutant de l'eau, de l'alun et du sulfate de fer.

Bleu factice. — Bleu d'outre-mer, dit bleu anglais, composé par Thénard ou Guimet avec du phosphate de cobalt et de l'alumine en gelée.

Bleu minéral. — Azur à poudre minérale.

Brosses rondes. — Manche de bois avec soies de cochon.

Brosse platte. — Manche de bois avec soie blanche.

Broyage. — Piler, réduire en poudre avec la molette sur le marbre.

Brun Wandyck. — Composé de terre d'Italie, noir d'ivoire, rouge de Venise et cinabre. Il est très-foncé, et doit son nom au peintre Wandyck, de l'Ecole flamande, dont la manière était de faire ses tableaux très-sombres.

Colle d'or. — Composé de bitume de Judée et de poudre siccative.

Couleur. — Impression que fait sur l'œil la lumière réfléchie par la surface des corps.

Dorure. — Opération chimique au moyen de laquelle on couvre d'or une surface pour lui donner le brillant ou le mat que l'objet doré exige.

Essence de New-York. — La même que celle d'Europe, à l'exception de la térébenthine qui provient du genévrier d'Amérique.

Essence de térébenthine.—Huile volatile obtenue par la distillation de la térébenthine, suc résineux qui découle des térébenthacées.

Glacis. — Superposition d'une couleur transparante sur une plus opaque.

Gomme-laque. — Liquide laiteux qui découle de plusieurs arbres de l'Inde, et dont la sécrétion est déterminée par la piqûre d'un petit insecte hémiptère. On la trouve dans le commerce en grosse poudre que l'on fait bouillir avec une faible dissolution de carbonate de soude pour en extraire la matière colorante.

Huile de gaz. — Extrait des gaz à la houille.

Huile de lin.— Substance grasse, tirée de sa graine.

Huile d'œillette. — Siccative sortie des parties souterraines de la fausse pistache dite pavot des jardins.

Huile siccative. — L'huile de lin, qui se prépare avec de la litharge, de la céruse calcinée, de la terre d'ombre aussi calcinée, et du talc pour la dégraisser.

Japon anglaic. — Bitume de Judée cuit avec l'huile de lin et du talc.

Jaune. — L'une des sept couleurs du prisme, citron, or et safran, se compose de beaucoup de matières, telles que les ocres et les chrômes, etc., etc.

Laque. — Produit des Indes, obtenu en précipitant par l'alun une dissolution alcaline de résine-laque En peinture de voitures, il se dit des teintes glacées.

Mastic à l'huile. — Composé pâteux de blanc de Meudon et d'huile de lin.

Mastic au vernis. — Composé de blanc de céruse, ocre jaune et vernis à la gomme dure.

Mixtion. — Mélange de blanc de céruse, huile de lin et un peu de chrôme.

Noir de fumée. — Suie que donne la fumée de la poix résine.

Noir d'ivoire. — Ivoire brûlé et réduit en poudre.

Ocre jaune. — Terre ferrugineuse.

Peau. — Peau de mouton chamoisée.

Pierre ponce. — Roche volcanique très-poreuse et légère, nommée aussi pamete.

Pinceau court à trois plumes — Trois tuyaux de plume d'oie refendus enveloppant du petit-gris.

Pinceaux à moulures. — Petit-gris dans un seul tuyau de plume d'oie.

Pitoit. — Pinceau fait avec du poil de putois, animal ressemblant à la marthe.

Platine. — Substance métallique blanche, dite or blanc.

Rouge d'Italie. — Ou rouge des Indes. Il tire sur la garance, et il est artificiel.

Siccatif. — Poudre qui a la propriété de faire sécher et qui se compose de talc calcaire.

Terre d'ombre. — Espèce d'ocre brune. Elle vient de l'Ombrie et de plusieurs autres parties de l'Italie.

Terre pourrie. — Espèce de potassium trouvé dans de la terre.

Vermillon. — Sulfure de mercure, nommé autrement Cinabre. Il est rouge éclatant; il est aussi minéral, mais, alors, moins vermeil.

Vernis. — Substance composée avec des gommes, huiles et essences.

Vernis coupe. — Mêlé d'essence.

Vernis Shéné. — Liquide qui porte le nom du fabricant.

Vert fin. — Il est minéral lorsqu'il sort du cuivre malachite, soyeux ou bien artificiel lorsqu'il se compose de diverses autres couleurs, comme le jaune, le bleu, etc.

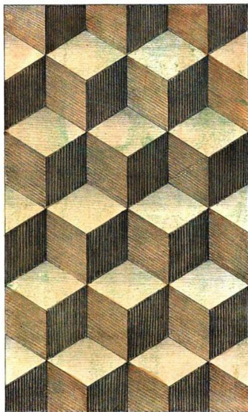
FIN DE LA TABLE ANALYTIQUE.

TABLE DES MATIÈRES.



Fausse Jalousie.

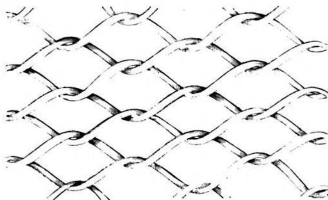
lie par Guillon, rue Pigalle, 22, à Paris,



Sexagones renversés.

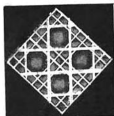
Lith. Magnier Ainé, Rue Lamartine, 34, à Paris

Echantillons de



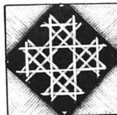
B

Natte tendue.



D

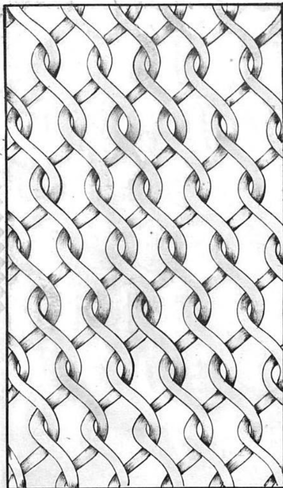
Canne en relief.



C

Canne imitée.

nture.



A
Panneau natté.











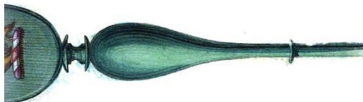
Publié par Guillon, rue Pigalle, 22, à Paris.

Faux Ba

E PEINTURE.







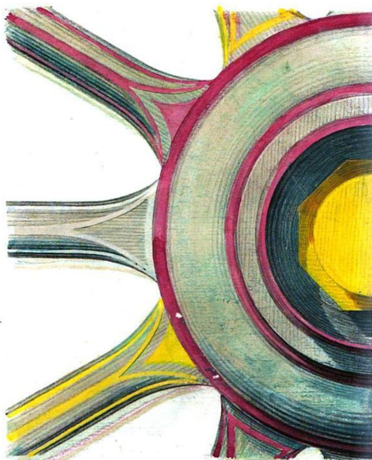




ustres.

Lith. Magnier Ainé, rue Lamartine, 34, à Paris

ÉCHANTILLOI

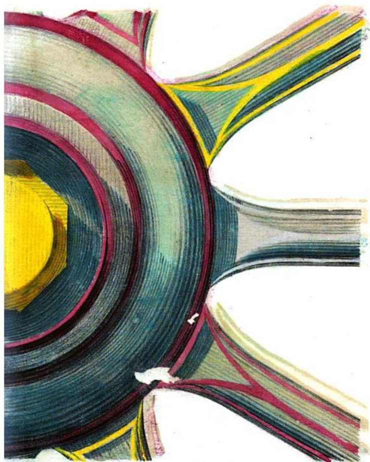


Publié par Guillon, rue Pigalle, 22, à Paris.

Moyeu et Pat

Filets et R

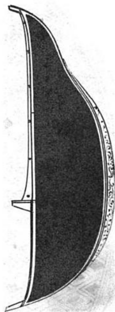
DE PEINTURE



Lith. Magnier Ainé, rue Lamartine, 34, à Paris.

de Rais
ıampis.

ECHANTILLO



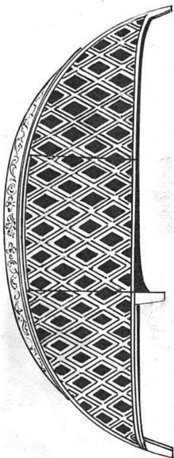
Doree.

Publié par Guillon, rue Pigalle, 22, à Paris.

Deux Caiss

S DE PEINTURE.

Demie Dorée.



es de Galèche.

Lith. Magnier Ainé, rue Lamartine, 34, à Par





